6/90

trans press

modell eisenbahner

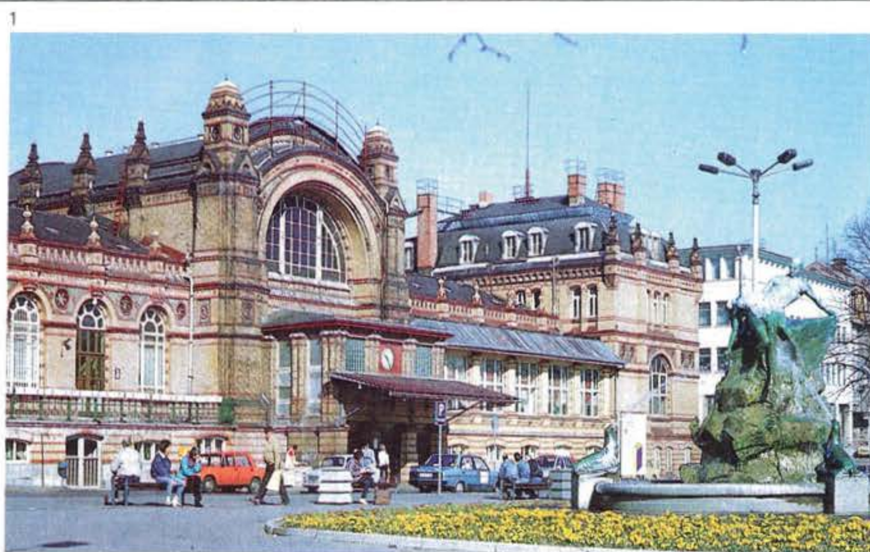
eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Unterwegs in Mecklenburg



Mecklenburgs Schienenwege ...

1



... gehören überwiegend zum Reichsbahndirektionsbezirk Schwerin. 1502 km lang ist heute das Streckennetz dieses Bereichs. Zu den wichtigsten Eisenbahnknoten gehören Rostock, Wismar, Schwerin, Wittenberge ebenso wie Bad Kleinen und Neustadt (Dosse). Mecklenburgs Schienenwege weisen eine interessante und gleichermaßen bewegende Geschichte auf. Einiges darüber berichten wir in diesem Heft zum 7. Verbandstag des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, der Anfang Juli in Mecklenburgs Hauptstadt Schwerin Weichen auf neue Schienenwege stellen wird.

1 Historisch wertvolle Bausubstanz – das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs Schwerin
2 Eine jetzt selbstverständliche Reise in Rostock beginnt: E 2036 abfahrbereit mit einer 132er nach Hamburg
3 Das Empfangsgebäude von Hagenow Land – ein typischer Zweckbau des klassizistischen Baustils der Berlin-Hamburger Eisenbahn
4 Architektonisch bemerkenswert: das Bahnhofsgebäude von Lübstorf
5 Zentralstellwerk im Bahnhof Bad Kleinen. Der Personenzug 5360 verläßt den Eisenbahnknoten mit der BR 112 nach Herrnburg.
6 Auch dieses Foto vom Empfangsgebäude in Wittenberge zeigt, daß man Hochbauten dieser Art seinerzeit großzügig und geschmackvoll anlegte.
Fotos: B. Sprang, Berlin (1. April 1990, Abb. 6 21. März 1984)

2



3



4



5



6



modell eisenbahner inhalt **6/90**

eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
39. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

Titelbild

Leipzig '90 – die Messeneuheiten der DDR-Modellbahnindustrie auf einen Blick: Die BR 56 in grauem Fotografieranstrich, der völlig überarbeitete „Bubikopf" und die als Bausatz herausgebrachte Fachwerkträgerbrücke dürften zusammen mit einer ganzen Anzahl von gesuperten Wagenmodellen die Herzen der Modelleisenbahner in Ost und West höher schlagen lassen. Unsere in der letzten Ausgabe angekündigte Farbbildnachlese finden Sie auf den Seiten 27 und 28 dieses Heftes.

Foto: Albrecht, Oschatz

Redaktion

Chefredakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel

Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann

Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt

Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
Französische Str. 13/14; PSF 1235,
Berlin, 1086

Telefon: 20 34 12 76

Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin

Die Zeitschrift „modelleisenbahner" ist Mitglied der Internationalen Eisenbahn-Presse-Vereinigung „ferpress" mit dem Sitz in Basel.



Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Registrier-Nr.: 1151
Druck:
(140) Druckerei: Druckzentrum Berlin – Grafischer Großbetrieb
Der „modelleisenbahner" erscheint monatlich.
Preis ab Heft 7/90: vierteljährlich DM 7,50.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, PSF 160, DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.

Art.-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin

Redaktionsschluß: 3. 5. 1990

Geplante Auslieferung: 6. 6. 1990

Geplante Auslieferung des Heftes 7/90: 4. 7. 1990

Bezugsmöglichkeiten

DDR: Bestellungen sind an den örtlichen Postzeitungsvertrieb zu richten.
BRD und Berlin (West): Örtlicher Buchhandel und Zeitungsvertrieb, insbesondere Gebr. Petermann GmbH & Co. K. K., Kurfürstenstraße 111, 1000 Berlin (West) 33 und HELIOS Literatur-Vertriebs-GmbH, Eichborndamm 144–167, 1000 Berlin (West) 51
sozialistisches Ausland: zuständiger Postzeitungsvertrieb und Buchhandlungen für fremdsprachige Literatur
im übrigen Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel.
Der Auslandsbezug wird außerdem durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, PSF 160, DDR-7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

Anzeigen

Für Bevölkerungsanzeigen sind alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen ist der transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Französische Str. 13/14, Berlin, 1086, zuständig.
Anzeigen aus dem Ausland nimmt ebenfalls der transpress-Verlag an.

Bernhard Westphal, Sekretär
des DMV-Bezirksverbandes Schwerin

Schienenverkehr und DMV im Rbd-Bezirk Schwerin

Ein Beitrag zum 7. Verbandstag des DMV

Zwölf Jahre nach Inbetriebnahme der ersten deutschen Eisenbahn wurde am 1. Mai 1847 zwischen Hagenow und Schwerin die erste mecklenburgische Eisenbahn eröffnet. Weitere Strecken folgten.

Als 1870 die Mecklenburgische Eisenbahn-Gesellschaft (Sitz Schwerin) und die Friedrich-Franz-Bahn (Sitz Malchin) zur Großherzoglichen Friedrich-Franz-Bahn (Sitz Schwerin) vereinigt worden waren, entstand 1890 über eine wechselvolle Geschichte die Großherzogliche Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn (GMFFE) mit der Generaldirektion Schwerin, aus der 1920 die Rbd Schwerin hervorging.

In den zurückliegenden 100 Jahren bewirkten viele historische Ereignisse territoriale und Streckennetz-Veränderungen. Das betraf vor allem die Jahre nach dem zweiten Weltkrieg. Heute umfaßt der Direktionsbezirk jenes Gebiet, das im Nordwesten durch die Bundesrepublik Deutschland, im Süden von der Strecke Schwanheide–Nauen, im Osten von der Linie Nauen–Ribnitz-Damgarten und im Norden von der Ostsee begrenzt ist.

Diese etwa 16 600 km² große Fläche erfaßt den politischen Bezirk Schwerin mit 100 %, den Bezirk Rostock mit 43 % sowie die Bezirke Potsdam mit 24 % und Neubrandenburg mit 12 %.

Das Streckennetz der Eisenbahn ist gegenwärtig 1 592 km lang. Davon sind 631 km Hauptbahnen (338 km zweigleisig) und 856 km Nebenbahnen. Hinzu kommt die 15 km lange Schmalspurbahn Bad Doberan–Ostseebad Kühlungsborn West.

1985 wurde der elektrische Zugbetrieb aufgenommen, und gegenwärtig bestehen 1 092 Kettenwerk-km.

Rund 16 000 Eisenbahner, darunter etwa ein Drittel Frauen, sind für den Eisenbahnbetrieb verantwortlich und auf 101 Bahnhöfen, in acht Bahnbetriebswerken, zwei Bahnstromwerken, einem Kraftfahrzeugbetriebswerk, einer Starkstommeisterei, drei Bahnbetriebswagenwerken, dreizehn Bahnmeistereien, einer Hochbaumeisterei, einem Instandhaltungswerk Hochbau, einem Instandhaltungswerk Brücken und Kunstbauten, einem Oberbauwerk, drei Instandhaltungswerken für Sicherungs- und Fernmeldetechnik und auf zwei Bauzügen tätig. Untergliedert ist die Rbd in die drei Reichsbahnamtsbezirke Rostock, Güstrow und Wittenberge.

Bestimmend für die Transportaufgaben sind der Reiseverkehr und der See- und Hafenumschlag. Neben der bisher vorwiegenden Agrarproduktion gewinnt seit 1945 die verstärkt entwickelte Industrie an Bedeutung.

Industrie- und Verkehrsschwerpunkte bilden Rostock, Wismar, Schwerin, Güstrow sowie Wittenberge.

Für den Zugbetrieb stehen etwa 370 Triebfahrzeuge der Diesel- und E-Traktion und für den Reiseverkehr 724 Reisezugwagen bereit. Der offizielle Dampfbetrieb wurde 1988 eingestellt.

Der Bezirksverband Schwerin des Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR (DMV) besteht in diesem Jahr 25 Jahre.

Am 3. September 1962 wurde im Bw Wismar von sieben Freunden die erste Arbeitsgemeinschaft gegründet. 1963 folgten die Arbeitsgemeinschaften in Schwerin, Rostock, Güstrow, Neubukow und Doberan, von denen sich aber nur die in Schwerin und Rostock als lebensfähig erwiesen.

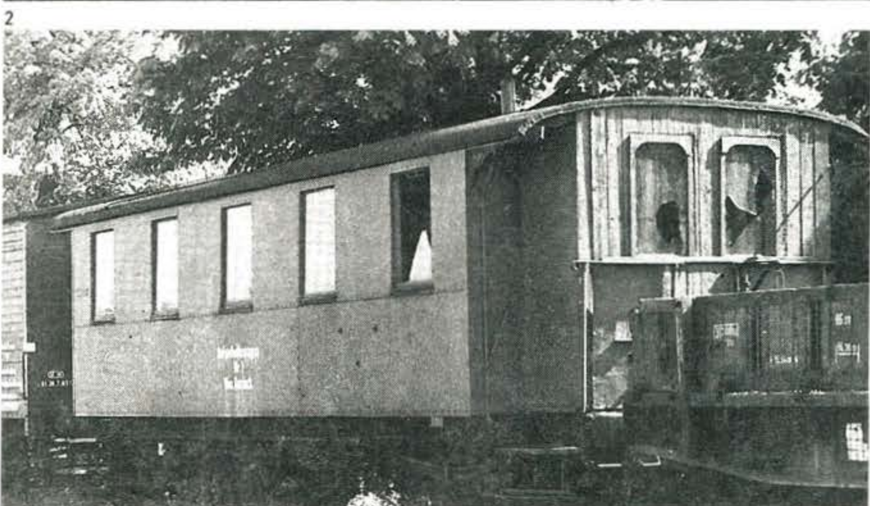
Weitere neue Arbeitsgemeinschaften führten schließlich dazu, daß am 25. April 1965 der Bezirksverband Schwerin gegründet werden konnte. Ihm gehörten damals vier Arbeitsgemeinschaften mit 68 Mitgliedern an. Heute gehen hier in 20 Arbeitsgemeinschaften 418 Mitglieder und 59 Schülermitglieder ihrem Hobby nach.

Die Modelleisenbahner, Freunde der Eisenbahn und des Nahverkehrs sind besonders in Schwerin, Rostock, Wismar, Güstrow, Par-

1



2

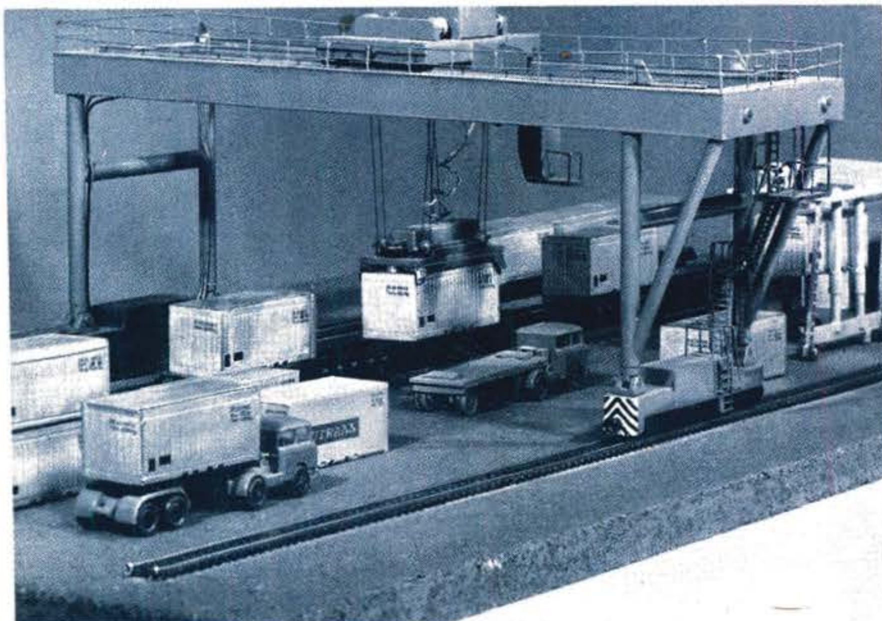


3



1 Der Intercity für Griechenland fuhr im Rahmen einer Pressefahrt am 18. Dezember 1989 auch durch Schwerin. „me" berichtete über diesen neuen Triebzug ausführlich im Heft 4/90.
2 In Rostock nutzt die Arbeitsgemeinschaft 8/9 „Freunde der Eisenbahn" des DMV diesen inzwischen aufgearbeiteten Reisezugwagen aus dem Jahre 1897. Die Aufnahme entstand im Mai 1979.
3 Die Waldbahn „Kyritz–Fichtengrund–Waldfrieden" ist ein Feldbahnbetrieb, für den Freunde der Arbeitsgemeinschaft 8/16 des DMV verantwortlich zeichnen.
4 Auch beim Bezirksverband Schwerin steht der Eigenbau im Mittelpunkt des Geschehens. Ein Beweis dafür ist diese Aufnahme des von der Arbeitsgemeinschaft 8/3 hergestellten Containerumschlagplatzes.
Fotos: Sammlung Bezirksverband Schwerin

4



chim, Wittenberge, Ludwigslust, Neustadt (Dosse), Grevesmühlen, Karow, Gnoien und Sanitz aktiv tätig. Gleiches trifft aber auch zu für Verbandsmitglieder in Doberan, Lindenberg, Hohen-Luckow und Herrnburg.
Die Freunde der Eisenbahn wirken vor allem in Rostock mit den Einzugsgebieten Teterow, Güstrow, Dabel, im Schweriner Raum und in Kyritz. Ihre Hauptbetätigungsgebiete sind die Eisenbahngeschichte und die Traditionspflege. Mehr und mehr geht es ihnen um das Pflegen und Bewahren von produktivtechnischen Sachzeugen der Eisenbahn. So befinden sich in ihrer Obhut die drei Museumslokomotiven 64 007, 91 134 und V 36 027. Solche Publikation wie Blätter zur Mecklenburgischen Eisenbahngeschichte oder Schweriner Eisenbahnskizzen finden weit über die Grenzen des Rbd-Bezirks Schwerin hinaus großes Interesse. Aber auch der Feldbahn haben sich Eisenbahnenthusiasten verschrieben. Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft Neustadt (Dosse) betreiben in Kyritz eine Feldbahnanlage. Analog betätigen sich die Schweriner und Rostocker Nahverkehrsfreunde.
Den Hauptanteil der Mitglieder bilden die Modelleisenbahner. Die zahlreichen Veranstaltungen beweisen jedoch immer wieder, daß das Eine das Andere bedingt und Einer ohne den Anderen nicht auskommt. Das betrifft nicht nur die Modelleisenbahner, Freunde der Eisenbahn und des Nahverkehrs, sondern ebenso die Zusammenarbeit mit der Deutschen Reichsbahn und den Nahverkehrsbetrieben. Erst dadurch wurde vieles möglich.
Rund 40 % der Mitglieder des Schweriner Bezirksverbandes sind Jugendliche. Aus diesem Grunde wird Jugendarbeit groß geschrieben. Neben den in den 16 Jugendgruppen organisierten Schülermitgliedern werden außerdem mehr als 160 Schüler betreut.
Die Eisenbahn hat auch in einem Agrar-Industrie-Bezirk Einfluß auf das Denken und Fühlen der Menschen genommen. Ein Beweis dafür ist das große Interesse an unserem Hobby. Denn es beschäftigten sich weitaus mehr Menschen mit dem Vorbild und Modell, als organisiert sind. Die territoriale Weite hält manchen ab und erschwert auch die Arbeit.
Dennoch wird sich der Bezirksverband Schwerin bemühen, für den 7. Verbandstag des DMV am 6. und 7. Juli 1990 ein guter Gastgeber zu sein. Allen Teilnehmern einen angenehmen Aufenthalt und ereignisreiche Tage im DMV-Bezirk Schwerin!

– aktuelle Spalte – aktuelle Spalte – aktuelle Spalte – aktuelle Spalte –

Gartenbahntreffen um 14 Tage verschoben

Das im Heft 5 angekündigte **Gartenbahntreffen** in Werdau findet nicht am 1. Juli, sondern **erst am 14. und 15. Juli 1990** statt. Die AG 3/85 des DMV bittet für die durch die Währungsunion entstandene Terminverschiebung um Verständnis.
Der Unkostenbeitrag ist erst nach der Währungsunion zu überweisen. Und noch ein Hinweis: Während des Gartenbahntreffens wird die Nürnberger Firma LGB präsent sein.
sp.

Dampfbahn Fränkische Schweiz Halber Fahrpreis für Fahrgäste aus der DDR

Zum halben Fahrpreis können Fahrgäste aus der DDR die 16 Kilometer lange Museumsbahn Ebermannstadt–Behringersmühle der „Dampfbahn Fränkische Schweiz e. V." (DFS) befahren. Die Rückfahrkarte für eine der landschaftlich schönsten Museumsbahnen der Bundesrepublik kostet so nur DM 6,– für Erwachsene bzw. DM 3,– für Kinder. Die historischen Züge der DFS rollen bis zum 30. September 1990 an allen Sonntagen. Der Dampfzug kommt am 29. Juli, 19. August, 9. und 30. September 1990 zum Einsatz. An allen anderen Sonntagen verkehrt der historische Reichsbahntriebwagen VT 135 069 (Baujahr 1937) oder die V 36 235 mit „Donnerbüchsen".
Ab Ebermannstadt fahren die Museumszüge um 10.15 Uhr und um 14.00 Uhr; ab Behringersmühle um 11.00 Uhr und um 17.00 Uhr. Am 29. Juli 1990 findet in Ebermannstadt ein Treffen von Veteranen der Straße mit Veteranen der Schiene statt.
Dampfbahn Fränkische Schweiz e. V.,
Richard Neun

Eisenbahnfest in Amstetten Wiederinbetriebnahme der BAD. C 99 7203

Termin: 14. und 15. Juli 1990. Anreise mit dem ET 25 015 von Karlsruhe über Kornwestheim, Stuttgart-Untertürkheim, Geislinger Steige nach Amstetten. Pendelfahrten mit der in jahrelanger Detailarbeit wiederaufgebauten badischen „C" 99 7203 auf der Meterspurstrecke nach Oppingen, mit der badischen VIc 75 1118 nach Gerstetten sowie dem ET 25 015 nach Ulm bzw. Geislingen, kleine Fahrzeugschau mit Bahnhofsfest im WEG-Bahnhof.
Info und Buchung: Erich Heger, Tullstraße 30, D-7514 Leopoldhafen.
Ulmer Eisenbahnfreunde e. V.,
Wolfgang Reber

Siegfried Graßmann, Gräfenhainichen

Neuhaus (Elbe)–Brahlstorf

Auf der Spur einer ehemaligen Kleinbahn

Die Vorgeschichte

Einflußreiche Bewohner des Marktfleckens Neuhaus (Elbe), gelegen zwischen Boizenburg und Dömitz im Urstromtal der Elbe, strebten am Ende des 19. Jahrhunderts einen Bahnanschluß zur 1846 eröffneten Berlin-Hamburger Eisenbahn an. Initiator war insbesondere der Neuhauser Bürgermeister v. Oertzen. Durch die rechtselbische Lage war dieses landwirtschaftlich fruchtbare und zur damaligen preußischen Provinz Hannover gehörende Gebiet bislang verkehrsmäßig isoliert. Die erforderlichen Anschlüsse an das Eisenbahnnetz stießen auf erhebliche Schwierigkeiten; eine Strecke über die Elbe in den hannoverschen Kreis Bleckede wäre aufwendig gewesen, zumal in Dömitz bereits eine Eisenbahnbrücke über die Elbe bestand. Zunächst wurde eine schmalspurige Kleinbahn unter Mitbenutzung der Landstraße zwischen Rosien und Sükkau nach Brahlstorf geplant. Dieses Projekt war zwar kostengünstig, aber man befürchtete, daß durch eine solche Bahn der Fuhrwerkverkehr auf der Straße behindert und das weidende Vieh gefährdet werden würde. Die zum Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin gehörende Stadt Boizenburg schlug eine an die regelspurige Boizenburger Stadt- und Hafenbahn anschließende Strecke nach Neuhaus (Elbe) vor. Später sollte die Bahn bis Dömitz verlängert werden. Boizenburger Unternehmer und Kaufleute hofften dadurch, in den sogenannten hannoverschen Elbmarschdörfern mehr Waren absetzen zu können und den Güterumschlag im Hafen von Boizenburg zu erhöhen.

Am 11. November 1908 diskutierte man auf der Kreistagssitzung des Kreises Bleckede über die Trasse für eine regelspurige Kleinbahn Neuhaus (Elbe)–Dellien–Preten–Brahlstorf, die bei guter Betriebslage bis nach Kaarßen verlängert werden sollte. Als Stammkapital waren zunächst 630 000 M zu je 210 000 M seitens des Staates, der Provinz und des Kreises Bleckede vorgesehen. Man rechnete mit Überschüssen und einer jährlichen Verzinsung von 1,75 % des Anlagekapitals.

Um den Bahnbau endlich voranzubringen, veranlaßte Frau von Carnapp, Ziegeleibesitzerin in Preten, die Vorarbeiten auf eigene Rechnung.

Der größte Teil der Strecke gehörte damals zum preußischen Regierungsbezirk Lüneburg der Provinz Hannover. Nur die restlichen 3 km vom Grenzfluß Kleine Sude zum Bahnhof Brahlstorf lagen auf dem Gebiet des damaligen Großherzogtums Mecklenburg-Schwerin. Die endgültigen Genehmigungen wurden für die in Preußen gelegene Strecke vom Regierungspräsidenten in Lüneburg am 31. März und am 11. April 1911 auf 100 Jahre und für den in Mecklenburg-Schwerin gelegenen Streckenabschnitt vom Großherzoglichen Ministerium des Innern zu Schwerin am 14. März 1911 „dauernd" erteilt.

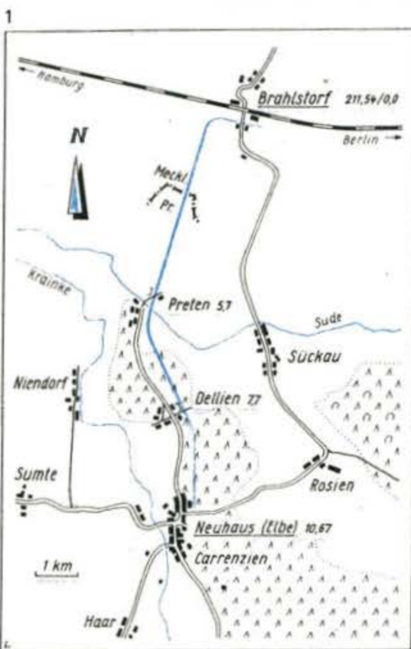
Eigentümer sowie Bau- und Betriebsunternehmer des künftigen Verkehrsbetriebs war die Kleinbahn Neuhaus (Elbe)–Brahstorf G.m.b.H. (KNB) mit Sitz in Neuhaus (Elbe), später in Blekkede. Die Königliche Eisenbahn-Direktion (KED) Altona wurde als technische Aufsichtsbehörde bestimmt.

Der Bahnbau und die Anlagen

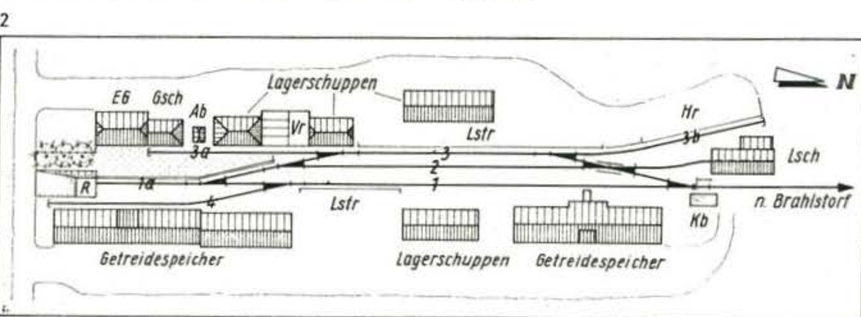
Schlesische Arbeiter bauten die Bahn. Als technische Hilfsmittel kamen ein dampfbetriebener Löffelbagger und Feldbahnen von 900-mm-Spurweite, vor allem um den Damm in der Sudeniederung aufzuschütten, zum Einsatz. Die Streckenlänge betrug 10,4 km (davon in Preußen 7,18 km), die Betriebslänge 9,94 km und die Gesamtgleislänge 12,21 km. Die größte Neigung wurde mit 1:300 und der kleinste Halbmesser auf freier Strecke mit 500 m festgelegt. Der Oberbau bestand aus Vignolschienen mit einer Masse von 24,39 kg pro Meter. Die 12 m langen Schienen verlegte man auf 16 hölzernen Querschwellen in Sandbettung. 1939 wurde der Oberbau mit der Schienenform Preußen 5 völlig erneuert.

In Brahlstorf entstand ein seperater Kleinbahnhof, der über ein Ausziehbzw. Übergabegleis mit dem Staatsbahnhof verbunden war. Über diese Gleise mußten die Güterwagen umgesetzt werden. Die Reisenden überquerten die Hauptstrecke auf einem gesicherten Wegübergang und erreichten dann den Bahnsteig der Kleinbahn. Das hier vorhandene eingeschossige Empfangsgebäude wurde 1925 durch eine Vorhalle erweitert. In einer großen Linkskurve, teilweise im Einschnitt gelegen, führte das Streckengleis in Richtung Preten. Mit den hier abgetragenen Erdmassen schüttete man einen etwa 5 km langen und durchschnittlich 3,10 m hohen Damm durch das Überschwemmungsgebiet der Sudeniederung zwischen Brahlstorf und Preten auf. Mehrere Durchlässe und Brücken mußten aufgrund der Strömungsverhältnisse bei Hochwasser besondes stabil ausgeführt werden. Das bedeutendste Bauwerk der Kleinbahn war die Brücke über die Sude am Kilometer 6,1. Die 79 m lange, dreifeldrige Stahlbrücke erhielt trapezförmige Fachwerkträger. 1938 wurde das Flußbett der Sude begradigt. Danach floß die Sude nicht mehr wie ursprünglich durch das südli-

1



2



1 Streckenverlauf der ehemaligen Kleinbahn Neuhaus (Elbe)–Brahlstorf

2 Bahnhof Neuhaus (Elbe) im Jahre 1964

3 Eröffnungszug mit der Lokomotive 2 (DR 98 6005) am Nachmittag des 16. April 1912 in Neuhaus (Elbe) abfahrbereit nach Brahlstorf

4 Ein Pmg wird um 1960 in Neuhaus (Elbe) zusammengestellt; im Einsatz ist die 89 6155 des Bw Hagenow Land.

che, sondern durch das mittlere Feld der Brücke. Heute führt über dieses Bauwerk ein Fahrweg.

In Dellien und Preten entstand jeweils nur ein Ladegleis. Zwischen Preten und Dellien verlief die Strecke an einem Waldgebiet entlang, um dann bis Neuhaus (Elbe) mit Kiefern bewachsene Dünen zu durchqueren.

Der Bahnhof Neuhaus (Elbe) erhielt umfangreiche Gleisanlagen. Außer dem Empfangsgebäude, einem zweigeschossigen kombinierten Klinker- und Fachwerkbau, mehreren Lagerschuppen und einer Vieh- sowie Holzrampe, wurde auch ein einständiger Lokschuppen nebst Lokbehandlungsanlagen errichtet. Später kamen Lagergebäude hinzu. Noch in den 50er Jahren wurde ein Getreidespeicher errichtet. Außerdem gab es eine weitere Schnittholz-Verladerampe am Streckengleis in Richtung Brahlstorf. Zurück zur Entstehungsgeschichte der Kleinbahn.

Unter maßgeblichem Einfluß von Frau von Carnapp wurden die Bahnhofsgebäude im hannoverschen Stil errichtet. Er ist teilweise noch heute an den überkreuzten Windbrettern der Giebelzier zu erkennen. Die anschlagmäßigen als auch Ausführungskosten betrugen ohne Grunderwerb 667 276 M.

3



4

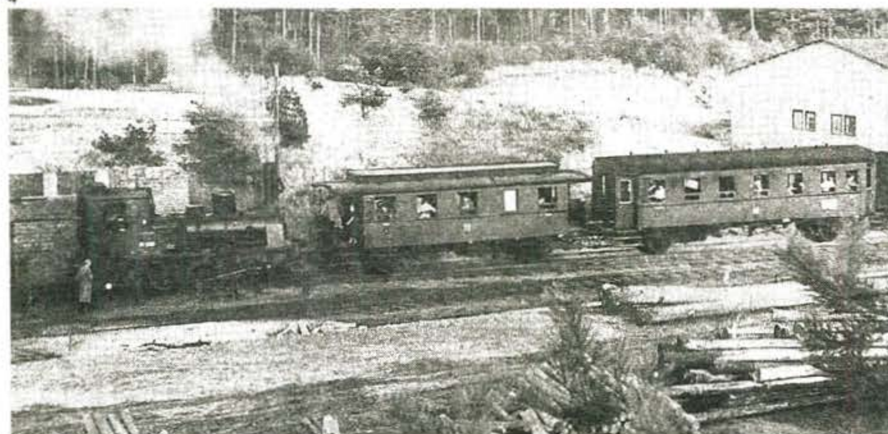


Tabelle 1 Betriebsergebnisse der Kleinbahn Neuhaus (Elbe) – Brahlstorf

Geschäftsjahr: vom 1. April bis 30. März, ab 1924 dem Kalenderjahr angepaßt

Jahr	Gütertransport (t)	Anzahl der beförderten Personen	Einnahmen (in M bzw. RM)	Ausgaben	Überschuß
1914/15	97 334	32 210	44 221	36 087	8 134
1921/22	144 737	34 108	488 037	450 200	37 837
1923	131 430	23 385	$8\,476 \cdot 10^{15}$	$8\,476 \cdot 10^{15}$	–
1925	159 778	34 976	88 389	58 542	29 847
1927	154 552	33 740	76 595	53 522	23 073
1928	121 375	36 312	72 120	66 851	5 268
1938			61 889	45 508	16 381

Die Eröffnung

Der Bahnbau ging zügig voran. Am Vormittag des 16. April 1912 wurde die Strecke Neuhaus (Elbe)–Brahlstorf vom Großherzoglichen Eisenbahnkommissariat, vertreten durch Ministerialrat Schwaar, dem Regierungs- und Baurat Moeller sowie von verschiedenen Herren der KED Altona, des Großherzoglichen Amtes Boizenburg und anderer Behörden abgenommen.

Unter großer Anteilnahme der Bevölkerung fuhr am Nachmittag des 16. April 1912 der offizielle Eröffnungszug von Neuhaus (Elbe) nach Brahlstorf und zurück, gezogen von der Lokomotive 2, der späteren 98 6005.

Betrieb und Verkehr

Fünf Beamte und acht ständige Arbeiter waren 1914 bei der Kleinbahn beschäftigt.

In den meisten Betriebsjahren wurden Überschüsse erzielt (Tabelle 1).

Aufgrund der sich anbahnenden Krise mußte 1922 die Zugzahl verringert werden. Nach Besetzung des Ruhrgebiets durch die alliierten Truppen kam der Grubenholzversand von Neuhaus (Elbe) fast zum Erliegen, das Verkehrsaufkommen sank ständig. Anfang März 1923 verkehrte nur noch ein Zugpaar. Trotz Proteste der Bevölkerung war der Zugverkehr sonntags ganz eingestellt worden. Am 1. Juni desselben Jahres wurde die örtliche Betriebsleitung von Neuhaus (Elbe) nach Lüneburg verlegt und mit der Betriebsleitung der Kleinbahnen Lüneburg–Soltau, Soltau–Neuenkirchen sowie der Bleckeder Kleinbahn im Landeskleinbahnamt Hannover vereinigt. Vom gleichen Tage an gab es wieder einen Sonntagsverkehr. Nach der Inflation konnte der Betrieb weiter stabilisiert werden.

Ab 15. Februar 1924 verkehrten werktags zwei Zugpaare, sonntags ein Zugpaar und ab 3. Oktober 1924 wieder drei Zugpaare täglich. 1925 wurden dann an zwei Werktagen vier Zugpaare eingesetzt. Der Grubenholzversand ins Ruhrgebiet stockte nach wie vor, so daß noch immer auf wesentliche Frachteinnahmen verzichtet werden mußte.

1927 wurde die zulässige Achsfahrmasse auf 15,2 t festgelegt. Damit durften von nun an zweiachsige Güterwagen mit 20 t Lademasse auf die Kleinbahn übergehen. Auch die Weltwirtschaftskrise ging an der Kleinbahn nicht spurlos vorüber. 1931 beispielsweise stand ein Betriebsverlust von 8 000 RM zu Buche.

Gemäß einer Aktennotiz aus dem Jahre 1934 wurde der Reiseverkehr ab 5. November 1934 eingestellt. Als Ersatz richtete man die Kraftverkehrslinie Neuhaus (Elbe)–Brahlstorf ein. Der Güterverkehr wurde mit einem werktäglichen Zugpaar aufrecht erhalten. Zu hohe Betriebskosten führten dazu, den Betrieb auf ein Minimum zu reduzieren. Dennoch erwies sich die Kleinbahn als ein

unverzichtbares Verkehrsmittel. Daher wurde der Oberbau im Jahre 1939 völlig erneuert. Schienen der preußischen Form 5 garantierten von nun an einen sicheren Betriebsablauf. Noch im gleichen Jahr fuhren auch wieder Personenzüge. Es ist zu vermuten, daß der „Schienenersatzverkehr" von 1934 bis 1939 durchgehend aufrecht erhalten wurde.

Die Nachkriegsjahre

Nach dem zweiten Weltkrieg blieb die Kleinbahn Neuhaus (Elbe)–Brahlstorf vollständig erhalten und wurde 1946 enteignet. Von 1947 bis 1949 führte die Direktion Friedland (Meckl.) der Eisenbahnen des Landes Mecklenburg-Vorpommern den Betrieb dieser Kleinbahn unter Leitung von Direktor Witthöft (siehe „me" 10/82, S. 10).

Der Fahrplan wies ab Oktober 1948 zwei Zugpaare werktags und zusätzlich einen Zug montags, mittwochs, samstags und sonntags aus.

Wie fast alle anderen nichtreichsbahneigenen, aber dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen, wurde auch die Kleinbahn Neuhaus (Elbe)–Brahlstorf ab 1. April 1949 von der Deutschen Reichsbahn verwaltet und betrieben. Am 1. Januar 1950 ging die ehemalige Kleinbahn in das Eigentum der DR über.

Bis zur Betriebseinstellung war auf der jetzigen Nebenbahn der Güterverkehr wesentlich umfangreicher als der Reiseverkehr. Im Empfang betraf dies vor allem Kohle, Düngemittel, diverse Industrieerzeugnisse und Ende der 50er, Anfang der 60er Jahre Baustofftransporte für die Meliorationsarbeiten in den Elbmarschniederungen. Landwirtschaftliche Produkte wie Getreide, Kartoffeln, Vieh und Stroh, aber ebenso Holz für die Zellstoffindustrie und die Bergbaubetriebe der SDAG Wismut waren vorherrschend im Versand. Jede Woche kamen Viehtransporte hinzu. Die Güterwagen wurden meist mit den Pmg-Zügen befördert. Hatten die Landwirte ihre Produkte abgeliefert, trafen sie sich in der Bahnhofsgaststätte von Neuhaus (Elbe); sie war noch in den 50er Jahren eine regelrechte „Nachrichtenbörse".

Bei Bedarf wurden Nahgüterzüge mit bis zu 600 t Gesamtmasse eingelegt. Dies geschah unter anderem bei den sogenannten Viehabnahmen oder wenn die Schausteller nach dem jährlich im Sommer stattfindenden Rosengartenfestes in Neuhaus (Elbe) ihre „Arbeitsmittel" abfahren ließen. In Ausnahmefällen übernahm dann die Zuglokomotive (Baureihe 57 oder 50) des Nahgüterzuges der Hauptbahn die Übergabefahrten nach Neuhaus (Elbe).

Interessant war immer eine Fahrt bei Hochwasser durch die Sudeniederung. Bis fast zum Horizont sah man eine riesige Wasserfläche, unterbrochen von einzelnen Strauch- und Baumgruppen. 1954 beschädigte Hochwasser die Stahlbrücke im Kilometer 5,4. Für die Reparatur wurden 20 t Zement verarbeitet. Eine andere Episode: Am 6. April 1965 entdeckten zwei Pendler aus Preten, die zum Frühzug wollten und dabei infolge Hochwassers der Sude teilweise den Bahndamm benutzten, eine defekte Stelle im Damm. Der Fluß hatte 5 m Gleis unterspült. Das Lokpersonal konnte gewarnt werden und stoppte den Zug knapp 20 m vor dem Loch ...

Dem Reiseverkehr dienten in den letzten beiden Jahrzehnten drei Zugpaare, die teilweise als Pmg gefahren wurden. Das Bahnsteiggleis (1a) von Neuhaus (Elbe) reichte aus, um den Reisezugwagen maximal vier zweiachsige Güterwagen beizustellen. Waren mehr Güterwagen zu befördern, mußte der Pmg nach dem Einsteigen der Reisenden in das Streckengleis hinter der ersten Weiche fahren, den Zug ins Gleis 1 zurückdrükken und die Güterwagen ankuppeln. Nach der Bremsprobe rollte der Zug dann in Richtung Brahlstorf. Hier bestanden meist günstige Anschlüsse zu den Zügen von und nach Schwerin.

Die Personenzüge der Kleinbahn bestanden nach 1949 in der Regel aus einem zweiachsigen Gepäckwagen sowie zwei bis drei zweiachsigen Personenwagen der Länderbahn bzw. Einheitsbauart. Es gab sogar „Kurswagen" von Schwerin nach Neuhaus (Elbe), vom Autor als Theaterfahrt Neuhauser Schulklassen ins Landestheater Schwerin erlebt. Auf der Rückfahrt von Schwerin zog die Kleinbahnlok die letzten drei Personenwagen („Donnerbüchsen") vom Personenzug Schwerin–Schwanheide ab und schob sie an den bereitstehenden Kleinbahnzug.

1963 übernahm eine Lokomotive der Baureihe V 15 die Zugförderungsleistungen. Da diese Lokomotivbaureihe keine Zugheizanlage besitzt, kamen unterschiedliche Wagentypen mit separater Heizeinrichtung zum Einsatz. Zu einen waren dies zweiachsige Triebwagenbeiwagen mit rot-elfenbeinfarbigem Anstrich. Es konnten auch zweiachsige grüne Personenwagen, aus dem Süden der DDR umgesetzt, im Einsatz beobachtet werden, die eine Warmwasserumlaufheizung besaßen und von außen mit Kohle beheizt wurden.

Der beginnende Individualverkehr in den 60er Jahren sowie Fahrzeitverlängerungen (10,7 km in einer Stunde und fünf Minuten!) infolge des immer schlechter gewordenen Oberbaus trugen zu einem ständig rückläufigen Rei-

Tabelle 2 Lokomotiven der ehemaligen Kleinbahn Neuhaus (Elbe) – Brahlstorf (KNB)

KNB-Nr.	DR-Nr.	Bauart	Hersteller	Baujahr	Fabrik-Nr.	Bemerkungen
1	–	Cn2t	Hanomag	1887	1939	1911 übern., ex KED Münster 6107, ex Münster 1751, 1923 an Klb. Wesen–Evendorf–Hützel (Nr. 6) abgegeben, +
2	98 6005	Bn2t	Hanomag	1901	3764	ursprüngl. Nr. 2 (OERTZE) der Klb. Celle–Soltau, bis 1912 Klb. Celle–Wittingen (Nr. 6), um 1959 an Torgauer Hafenbahn verkauft
3	–	Bn2t	Hanomag	1914	7346	spätestens am 21. Mai 1915 an Klb. Ankum–Bersenbrück (Nr. 2) abgegeben, dort 1934 +
–	–	A-A	Hanomag	1930	10666	Dampfmotorlok, System Sentinel, am 31. 1. 1931 von Niederweserbahn übernommen, nach 1938 im AW Blekkede +
–	89 6010	Cn2t	Hanomag	1902	3871	ex Klb. Marienborn – Beendorf, Einsatz 50er Jahre
–	89 6022	Cn2t	Henschel	1913	12211	ex Klb. Osterburg – Pretzier, Einsatz Ende der 50er Jahre, 1966 +
–	89 6129	Cn2t	LH Breslau	1911	295	ex Klb. Osterburg–Pretzier, Einsatz Jahre, 1965 +
–	89 6155	Cn2t	Henschel	1911	10327	ex Ost- u. Westprignitzer Kreisklb., Einsatz Ende der 50er, Anf. der 60er Jahre, 1966 +
	89 6404	Cn2t	Henschel	1913	11942	ex Ruppiner Eisenbahn, Einsatz um 1960, nach 1965 +

Tabelle 3 Reisezugwagen der ehemaligen Kleinbahn Neuhaus (Elbe) – Brahlstorf bis 1949

KNB-Nr.	1. DR-Nr.	2. DR-Nr.	Bauart	Hersteller	Baujahr	Achsstand (mm)	LüP (mm)	Plätze	Masse (t)	Bemerkungen
1	117 709	710-166	Pw	Renner, Braunschweig	18..	4 800	9 200	–	10,36	
2	–	–	C	...	1875	5 000	11 000	50		1)
3	–	–	BC	...	1865/92	7 500	13 080	50		1)
4	98 528	310-208	C	Th. Eggena, Kassel	1884	5 000	11 000	46	11,85	2)
5	98 524	–	C	Wöhlert, Elbing	1881	5 000	11 000	46	12,50	

1) vermutl. an Kleinbahn Wesen – Evendorf – Hützel abgegeben (Nr. 15 und 16), später OHE Nr. 90 und 91
2) 1923 von Bleckeder Kleinbahn übernommen

severkehrsaufkommen bei. Nach dem Ausbau der Landstraße Neuhaus (Elbe)–Brahlstorf über Sückau wurde am 29. September 1968 der Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eingestellt. Busse übernahmen von nun an den Reiseverkehr.
Am 31. Dezember 1972 fuhr auf der ehemaligen Kleinbahn der letzte Güterzug. Ein Teil des vom Bahnhof Brahlstorf ausgehenden Streckengleises existiert noch heute und wird als Anschlußgleis für den VEB Getreidewirtschaft genutzt.

Der Fahrzeugpark
Über einige auf der Kleinbahn Neuhaus (Elbe)–Brahlstorf (KNB) eingesetzten Lokomotiven informiert Tabelle 2. Als die Kleinbahn eröffnet wurde, waren die Lokomotiven 1 und 2 vorhanden. Eine kurze Gastrolle spielte die Lokomotive 3, die im Ausbesserungswerk Blekkede, kurz „Bleckwerk" genannt, mit einem Kostenaufwand von 1 170,35 RM für den Einmannbetrieb hergerichtet wurde. Von 1931 bis 1938 gehörte außerdem eine Dampflokomotive, System Sentinel, zum Bestand. Diese Maschine befriedigte jedoch nicht.
Bis zum Jahre 1949 übernahm die Lokomotive 2 die Hauptlast des Betriebes. Bevor die inzwischen als 98 6005 bezeichnete Maschine an die Torgauer Hafenbahn verkauft wurde, war sie nur noch zeitweilig zwischen Neuhaus (Elbe) und Brahlstorf in Betrieb. Zwischenzeitlich gehörte die Lok zum Bw Schwerin oder rangierte auf den Gleisanlagen der Neptunwerft Rostock.
Im Dezember 1947 wurde noch ein zweiachsiger Triebwagen erfaßt, für den man 1948 eine Leistung von 40 PS angab. Vermutlich handelt es sich dabei um den späteren VT 135 505 der ehemaligen Boizenburger Stadt- und Hafenbahn. Die nach 1950 mit Sicherheit auf der Strecke Neuhaus (Elbe)–Brahlstorf eingesetzten Dampflokomotiven sind ebenfalls in Tabelle 2 enthalten.
Kurz vor der Verdieselung war in Neuhaus (Elbe) eine Lokomotive der Baureihe 91 stationiert, höchstwahrscheinlich eine meckl. T 4.
Wie bereits erwähnt, war danach eine Diesellokomotive der Baureihe V 15^{10} (101.0) vorhanden. Lange Zeit diente anschließend die V 15 2209 (101 209) als Stammlok auf der Strecke Neuhaus (Elbe)–Brahlstorf. Nach der Einstellung des Reiseverkehrs fuhr schließlich eine V 23 (102.0).
Die Triebfahrzeuge waren stets im Lokschuppen Neuhaus (Elbe) stationiert und wurden dort restauriert und gewartet. Nach 1949 gehörte Neuhaus (Elbe) als Lokbahnhof zum Bw Hagenow Land. In der Regel waren seitdem fast alle in Neuhaus (Elbe) stationierten Lokomotiven im Wechsel bei der ehemaligen Boizenburger Stadt- und Hafenbahn oder in Hagenow Land anzutreffen.
Über den bis 1949 genutzten Wagenpark sind bisher nur wenige Angaben bekannt geworden (Tabelle 3). Einzelheiten von den bis zur Einstellung des Reiseverkehrs genutzten Wagen enthält der Abschnitt Betrieb und Verkehr. 1947/48 erhielten die Reisezugwagen elektrische Beleuchtung. Ursprünglich existierten außerdem zwei gedeckte und ein offener Güterwagen mit einer Gesamttragfähigkeit von 30 t. Ob diese in den Staatsbahnwagenpark eingestellt waren, ist unbekannt. Für den Wagenladungsverkehr dienten grundsätzlich die in Brahlstorf übernommenen Staatsbahnwagen.

5


5 Das 1958 in Neuhaus (Elbe) entstandene Foto zeigt auf der Lokomotive 89 6022 das auf der ehemaligen Kleinbahn nach Brahlstorf eingesetzte Stammpersonal.

6 Abfahrbereit in Neuhaus (Elbe) steht um 1960 der Personenzug nach Brahlstorf.
Zeichnungen: Verfasser; Fotos: R. Graßmann (4 bis 6); Sammlung Verfasser (3)

6


Quellenangaben
(1) Kursbuch der DR, Winterfahrplan 1967/68, Strecke Nr. 110g
(2) Kursbuch der DR, Sommerfahrplan 1968, Strecke Nr. 776
(3) Schweriner Volkszeitung, April 1965
(4) Quill/Ebel: Privatbahnen in der DDR seit 1949 im Reichsbahneigentum, kohlhammer edition eisenbahn, Stuttgart 1982
(5) Borchert/Kirsche: Lokomotiven der DR, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1986
(6) Die Kleinbahn Neuhaus (E.) – Brahlstorf; Blätter zur Verkehrsgeschichte Mecklenburgs, DMV AG 8/9 Rostock 1986
(7) Angaben damaliger Beschäftigter der Kleinbahn Neuhaus–Brahlstorf.
(8) Akten des Staatsarchivs Schwerin und des Verwaltungsarchivs der Rbd Schwerin
(9) Angaben von Herrn K.-P. Quill, Frankfurt (Main)

Ing. Lothar Schultz (DMV), Rostock

Blickpunkt „Molli"

Die einzige Schmalspurbahn des Rbd-Bezirks Schwerin führt bekanntlich von Bad Doberan nach Ostseebad Kühlungsborn West. Die 104jährige ist heute „lebendig" wie eh und je. Ihr Bau bis Heiligendamm im Jahre 1886 war bemerkenswert hinsichtlich niedriger Kosten und einer außergewöhnlich kurzen Bauzeit von acht Wochen. Einmalig in der DDR für eine öffentliche Eisenbahn ist auch ihre Spurweite von 900 mm. Als der Schienenstrang 1910 über Brunshaupten (heute Ostseebad Kühlungsborn Ost) bis Arendsee (heute Ostseebad Kühlungsborn West) verlängert wurde, nahm der Verkehr noch mehr zu. Nach dem ersten Weltkrieg stieg er weiter an.

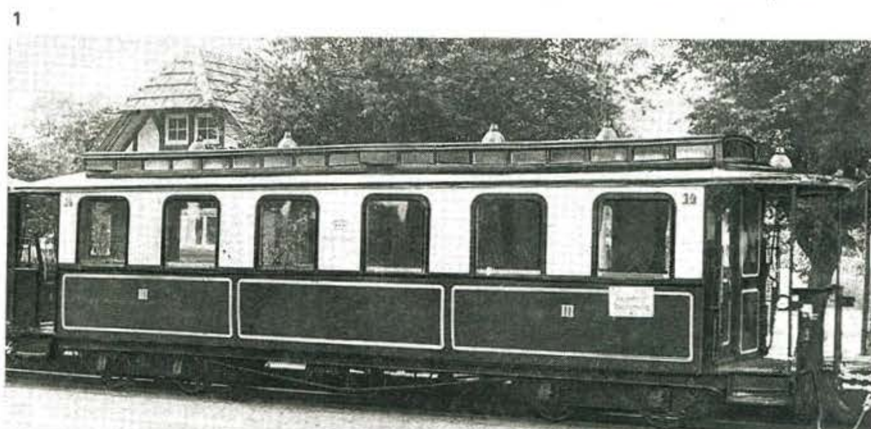
Aus Anlaß des 100jährigen „Molli"-Jubiläums ist viel zur Geschichte und Technik dieser Schmalspurbahn gesagt und geschrieben worden, so daß hier darauf nicht weiter eingegangen werden soll (siehe auch „me" 6/86, S. 4 bis 6).

Die in den 60er Jahren geborene Absicht, den „Molli" stillzulegen und die Beförderungsaufgaben dem Kraftverkehr zu übertragen, scheiterte letztendlich an den materiellen und personellen Anforderungen eines Busbetriebs. Mit dem Denkmalpflegegesetz von 1975 und dem Beschluß des Rates des Bezirkes Rostock von 1976 war dann der Fortbestand der Bahn gesichert. Bereits 1973 hatte der Minister für Verkehrswesen entschieden, diese Schmalspurbahn in das langfristig zu erhaltene Nebenbahnnetz der DR zu integrieren. So konnte 1976 der 90. Geburtstag voller Optimismus begangen werden. Aufgrund jahrelang vernachlässigter Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten an der Strecke erwies sich ein kurzfristig zu erarbeitendes Sanierungsprogramm als unumgänglich. Die Oberbauerneuerungsarbeiten wurden durch die Instandhaltungstechnik der Braunkohlengrubenbahnen für 900-mm-Spur tatkräftig unterstützt. Bis zum 100jährigen Jubiläum im Jahre 1986 wurde die Strecke dann soweit erneuert, daß bis auf die Langsamfahrstellen in den Ortsdurchfahrten wieder 40 km/h gefahren werden kann. Von September bis Dezember 1989 übernahmen Busse den Reiseverkehr zwischen Bad Doberan und Heiligendamm, weil in der Bad Doberaner Goethestraße die Abwassersammler zu erneuern waren. Jetzt bestehen die gleismäßigen Voraussetzungen für eine vorerst unbefristete Betriebsführung.

Der Wagenpark ist in der ersten Hälfte der 80er Jahre erneuert worden. In der Werkabteilung Perleberg des Raw Wittenberge entstanden auf alten Untergestellen neue Wagenkästen. Sicherlich keine optimale Lösung, aber für die nächsten Jahre genügt sie. Problematischer sieht es mit den Dampflokomotiven aus, deren betriebstüchtiger Erhalt gegenwärtig über das Jahr 1993 hinaus nicht gesichert erscheint.

Der „Molli" befördert jährlich rund eine Million Fahrgäste mit zwölf Zugpaaren täglich. Über seine Perspektive laufen zur Zeit verschiedene Untersuchungen. Deren Ergebnisse können und sollen nicht vorweggenommen werden, da sie in das Reich der Spekulationen führen würden. Sollte sich aber der „Molli" in eine moderne Bahn verwandeln – und das steht fest –, bleibt die Spurweite bestehen. Und damit sind die ausgewählten Traditionsfahrzeuge auch künftig auf der Strecke präsent.

1



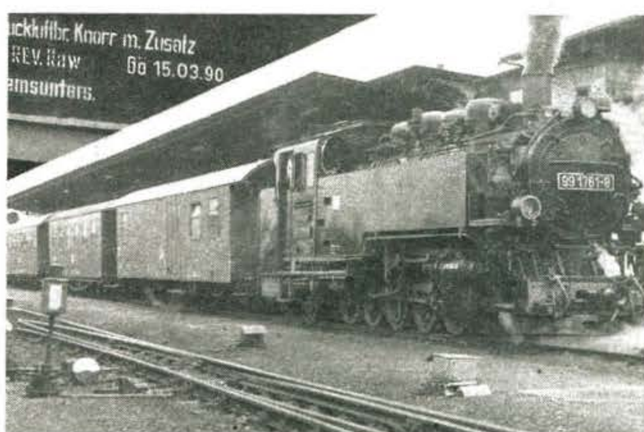
Der Traditionsraum im Bahnhof Ostseebad Kühlungsborn Ost gibt über die Geschichte des „Molli" Auskunft. Dia- und Filmvorführungen sind möglich. Betreut wird der Traditionsraum wie auch die Traditionswagen von der Interessengemeinschaft „Eisenbahngeschichte" beim Kulturbund der DDR, die sich in den vergangenen Jahren in puncto Traditionspflege große Verdienste erwarb.

Traditionsbetrieb im Mansfelder Land

Die weithin bekannte 750-mm-spurige Werkbahn von Hettstedt nach Helbra sorgte mit den bekannten Dampflokomotiven unter den Eisenbahnfreunden immer wieder für Aufsehen. Am 30. Dezember 1989 aber wurde der Güterverkehr endgültig eingestellt.

Was in der jüngsten Vergangenheit noch unmöglich erschien, ist nun Realität: Seit dem 7. April 1990 dient die Werkbahn von einst als Touristenattraktion. Vorerst gibt es noch keinen festen Fahrplan, der Zug muß von Interessenten beim Mansfeld-Kombinat bestellt und bezahlt werden. Kostenpunkt pro Tag: 1 000 Mark. Während drei Dampflokomotiven für die künftige „Werktraditionsbahn" erhalten bleiben, bemüht man sich nunmehr um einen attraktiven Personenwagenpark. Vorhandene Fahrzeuge könnten nach „Perleberger Modernisierungsmustern" umgebaut werden. Der ehemalige DR-Wagen 970-377 – seinerzeit ans Mansfeld-Kombinat abgegeben – ist für diesen Betrieb zunächst provisorisch hergerichtet worden. Derzeit suchen die Mansfelder Werkeisenbahner eine Dauerlösung. Dabei dürften allerdings die zuständigen Stellen der Deutschen Reichsbahn kaum weiterhelfen können. Inzwischen kündigen sich aber neue Möglichkeiten an, für die auch das Mansfeld-Kombinat selbst Interesse zeigt (siehe S. 20 dieses Heftes).

me



Seit Ende März fährt der erste mit Druckluft gebremste Personenzug auf der Strecke Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf. Die Lokomotive 99 1761 war die erste, welche auf diese Bremsart umgerüstet wurde. Dies geschah im Rahmen einer L 6 im Raw Görlitz. Bei allen Personenwagen handelt es sich ausschließlich um modernisierte und mit Tonnendach ausgerüstete. Weiterhin sind auch einige mit Druckluft-Bremstechnik ausgerüstete Rollwagen im Einsatz.
Text und Foto: Th. Wiegandt, Glauchau

mosaik

2



3







1 bis 3 Prunkstück des Traditionszugs ist der Wagen 990-203. Von den Perleberger Werkstätten-Eisenbahnern wurde er zum 100jährigen Bestehen des „Molli" restauriert und weitestgehend in den Ursprungszustand versetzt.

4 Ein Zug mit der Lokomotive 99 2323 in Bad Doberan am 3. Oktober 1982

5 Ein Blick ins Innere der Lokomotive 99 2321: Das Motiv dürfte jeden Eisenbahnfreund begeistern.

6 Auch außerhalb Bad Doberans gibt es interessante Fotomotive. Diese Aufnahme aus dem Jahre 1986 ist dafür ein guter Beleg.
Fotos: L. Schultz, Rostock (1); A. Böhm, Berlin (2, 3 und 5); T. Böttger, Limbach-Oberfrohna (4); B. Sprang, Berlin (6)

6



Hendrik Völschow (DMV),
Neubrandenburg

Zwei mecklenburgische Torfbahnen

In Horst (KBS 903) sowie im wenige Kilometer entfernten Gubkow werden zwei interessante 600-mm-spurige Werkbahnen betrieben, deren Besuch sich auf jeden Fall lohnt (s. a. „me" 5/89, S. 6). Beide Bahnen dienen dem Torftransport und haben sich hierbei bestens bewährt. In Horst besteht eine Überlademöglichkeit zur DR. Beide Strecken sind jedoch nicht miteinander verbunden.

Der Eisenbahnfreund findet hier noch echte Feldbahnatmosphäre vor, die nicht zuletzt aus dem interessanten Fahrzeugpark resultiert. Neben den LOWA-Lokomotiven und üblichen Muldenkippern werden außerdem kleinere Altbaumaschinen und sogar hölzerne sowie stählerne Kastenwagen eingesetzt.

Da ein Teil der Fahrzeuge ursprünglich mit doppelflanschigen Rädern ausgerüstet war, sind auf beiden Strecken noch vereinzelt Schleppweichen vorhanden.

1 Feldbahndiesellokomotive des Typs Ns 1 im sogenannten Teufelsmoor bei Horst, 1986

2 Um die Steigung aus dem Torfstich in Horst zu überwinden, muß kräftig gesandet werden, 1986

3 Schleppweiche in Horst, 1983

4 Feldbahnzug mit Muldenkippern vor dem Hochbunker bei Gubkow, 1986

5 Lokomotive des Typs Ns 2 f mit leeren Kastenwagen bei Gubkow, 1986

Fotos: Verfasser

1



2



3



4



5



Klaus Roloff und Frank Freier (DMV), Schwerin

Schwerins Nahverkehrsfreunde

Die Arbeitsgemeinschaft 8/26 „Nahverkehr Schwerin" vorgestellt

Unsere Arbeitsgemeinschaft ist noch verhältnismäßig jung; sie wurde am 18. Juni 1985 aus der Taufe gehoben. Die Vorgeschichte indes reicht jedoch fast 10 Jahre weiter zurück. Einst als Arbeitsgruppe bei den Eisenbahnfreunden aktiv, entstand schon wenig später die damals in Rostock und Schwerin wirksam gewesene Nahverkehrs-Arbeitsgemeinschaft 8/21. Doch die territoriale Trennung beider Bezirksstädte wirkte sich negativ auf die gemeinsame Arbeit aus, so daß in Schwerin eine eigenständige Truppe gleichgesinnter Freunde gebildet wurde. Trägerbetrieb ist der Schweriner Nahverkehr, bei dem übrigens auch die meisten unserer Mitglieder beschäftigt sind.

Die Palette unserer Aufgaben ist sehr vielfältig. Sie beinhaltet die Historie, den Modellbau und die Fotografie. Eine breite Öffentlichkeitsarbeit gehört zu den Schwerpunkten unseres Hobbys. So waren wir bei Ausstellungen des Bezirksverbandes Schwerin vertreten, gestalteten zum 80jährigen Straßenbahnjubiläum in Schwerin eine eigene Schau mit Modellen und Originalfahrzeugen und beteiligten uns an Arbeitseinsätzen. Sonderfahrten mit dem historischen Triebwagen 26 oder mit TATRA-Wagen erfreuen sich zunehmender Beliebtheit. Bei allen Veranstaltungen unterstützt uns der VEB Schweriner Nahverkehr in vorbildlicher Weise. Exkursionen und der Erfahrungsaustausch gehören ebenfalls dazu.

Anläßlich der Beendigung des Betriebseinsatzes der Straßenbahntypen T 2-62 (Typ Gotha) und TE 70 (Reko) in Schwerin wurden Abschiedsfahrten mit den jeweils letzten betriebsbereiten Tw 35 und 8 organisiert.

Sehr aktiv sind auch unsere Schüler.

Einen besonderen Stellenwert hat die Erforschung der Verkehrsgeschichte Schwerins erhalten, die von unserem Verkehrsbetrieb hoch geschätzt wird.

Immerhin ist die Schweriner Straßenbahn über 80 Jahre alt. Schließt man noch die 1881 eröffnete, aber schon 1885 in Konkurs gegangene Pferdebahn mit ein, sind es noch einige Jahre mehr.

Gegründet mit drei Linien und 17 Triebwagen, die das gesamte Stadtgebiet sternförmig erschlossen, wurden 1911 bereits fünf Linien betrieben. Zum Fahrzeugpark gehörten damals 23 zweiachsige MAN-Triebwagen (Tw), zwei vierachsige Maximum-Tw und 20 Beiwagen (Bw).

In der Folgezeit änderte sich das Streckennetz unwesentlich. Verlängerungen wechselten mit Kürzungen. Neubaufahrzeuge bezog man fortan von der geographisch günstig gelegenen Waggonfabrik Wismar. Ab 1935 konnte der Straßenbahnverkehr durch Omnibuslinien ergänzt werden.

Nach dem zweiten Weltkrieg wurde der Betrieb 1946 mit je vier Tw und Bw auf zwei Teillinien wieder aufgenommen. Bis Mitte der 50er Jahre stieg der Wagenbestand durch Wiederaufbau kriegsbeschädigter Wagen und Zuführung von Wagen anderer Verkehrsbetriebe sowie von Neubaufahrzeugen auf 19 Tw und 12 Bw.

Der Generationswechsel begann ab 1959 durch den Einsatz von insgesamt 32 Tw und 66 Bw der Typen Gotha und Reko aus dem Raw Berlin-Schöneweide in Ein- und Zweirichtungsbauart. Damit konnte ein einheitlicher Wagenpark geschaffen werden. Seit 1973 gehören TATRA-Straßenbahnzüge dazu. Sie prägen heute ausschließlich das Bild des Schweriner Straßenbahnverkehrs.

Gegenwärtig werden in der künftigen Landeshauptstadt Schwerin fünf Straßenbahn- und 17 Kraftomnibus-Linien betrieben. Auf den Schweriner Gewässern verkehren zehn Fahrgastschiffe der Weißen Flotte.

Der Omnibusverkehr wird seit 1974 durch Gelenk-Omnibusse des Typs Ikarus Ik 280 abgesichert.

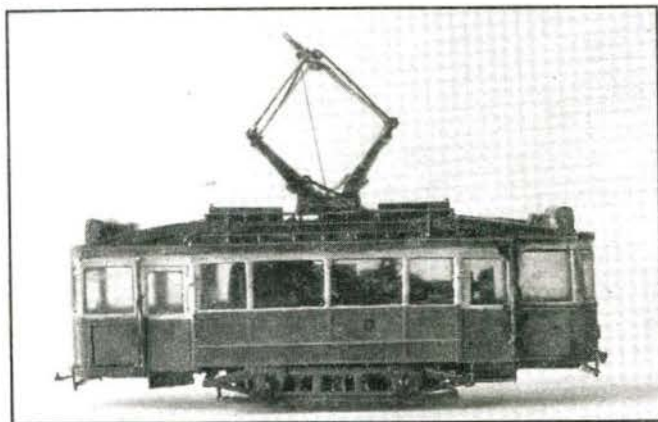
Ein wertvoller Sachzeuge der Verkehrsgeschichte ist der historische und 1926 gebaute Triebwagen 26.

Die gesellschaftlichen Veränderungen werden auch nicht spurlos am Schweriner Nahverkehr und unserer Arbeitsgemeinschaft vorübergehen. Um unser Hobby auch künftig interessant und breitenwirksam zu gestalten, suchen wir nach neuen Wegen. Dazu gehört vor allem mehr Eigeninitiative. Für die Zukunft wünschen wir uns weiterhin eine gute Zusammenarbeit mit dem Schweriner Verkehrsbetrieb und dem DMV.

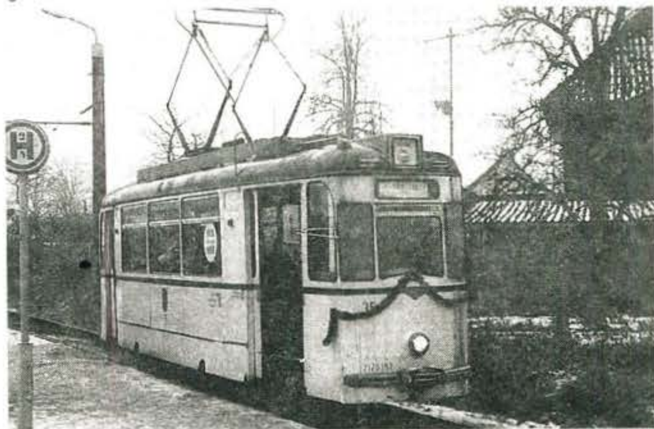
1



2



3



1 Jahrzehntelang gehörten die Wismar-Tw zum Wagenpark der Schweriner Straßenbahn. Die Aufnahme von 1968 zeigt den damaligen Tw 4 in der Körnerstraße. Er wird als historisches Fahrzeug erhalten bleiben.

2 Klaus Roloff ist ein Mitglied der Arbeitsgemeinschaft 8/26, der sich nicht nur der Schweriner Straßenbahn im Maßstab 1:1 verschrieb. Er baut auch Fahrzeuge im Maßstab 1:87, wie dieses Modell des Tw 2 im Zustand von 1955.

3 Abschied vom Typ Gotha: 29 Jahre gehörte er zum Fahrzeugbestand der mecklenburgischen „Altmetropole". Am 4. Dezember 1988 organisierte die Arbeitsgemeinschaft 8/26 eine letzte Fahrt mit dem Tw 35.

Fotos: Sammlung K. Roloff, Schwerin (1); F. Freier, Schwerin (2); K. Roloff, Schwerin (3)

Dipl.-Ing. Reinhard Demps (DMV),
Berlin

Die Berliner Straßenbahn wird 125 Jahre alt

Vorbemerkungen
Die Lebensfähigkeit großer Städte hängt wesentlich von einem gut funktionierenden Verkehrswesen ab. Das Trennen der Wohnorte von Produktionsstätten erfordert schließlich einen innerstädtischen Personennahverkehr mit Massenverkehrsmitteln. Dieser wiederum ist erforderlich, weil nur auf großen Flächen eine effektive Großproduktion ermöglicht werden kann. In der Regel handelt es sich um Gebiete am Rande der bebauten Stadtflächen.
Ein derartiger Prozeß setzte in Berlin etwa um 1830 ein. Damals begann auch hier die industrielle Revolution. Sichtbarster Ausdruck sind der Bau von Ferneisenbahnlinien zwischen 1838 und 1846 und die Betriebsaufnahme des ersten Berliner Linienverkehrsmittels, dem Pferde-Omnibus. Dessen erste Linie verkehrte seit dem 1. Januar 1847. Von Anfang an hafteten aber den Pferde-Omnibussen mehrere Nachteile an. Die Fahrt auf dem holprigen Berliner Kopfsteinpflaster war lästig und beschwerlich, das Fassungsvermögen der Pferde-Omnibusse bescheiden. Erst die Pferde-Eisenbahn verbesserte als ein „zwangsgeführtes Verkehrsmittel" die Situation.

Die Große Berliner Straßenbahn und ihre Nebenbahnen
Die 125jährige Geschichte der Berliner Straßenbahnen ist ein Spiegelbild der gesellschaftlichen Verhältnisse sowie der technischen und naturwissenschaftlichen Entwicklung. Es erschien darum sinnvoll, den Werdegang dieses Verkehrsmittels historisch-logisch zu gliedern und dazustellen.
Die Berlin-Charlottenburger Straßenbahnen (BChst)
Am 22. Juni 1865 eröffnete die „Berliner Pferde-Eisenbahn E. Bresckow" zwischen dem Brandenburger Tor von Berlin und Charlottenburg, Spandauer Straße, die erste deutsche Pferde-Eisenbahnstrecke. Auf der eingleisigen Bahn waren 18 Pferdebahnwagen im Einsatz. Ein Wagen ist als Sachzeuge der Berliner Straßenbahngeschichte erhalten geblieben. In der folgenden Zeit entstand ein Schienennetz, das sich vornehmlich westlich der damaligen Berliner Stadttore befand. 1882/1883 folgten Versuche mit elektrischen Straßenbahnwagen und Fahrleitungsbetrieb. 1894 erhielt die Gesellschaft den Namen Berlin-Charlottenburger Straßenbahn. Die Aktienmehrheit dieses Unternehmens wurde 1900 von der Großen Berliner Straßenbahn übernommen und fortan als Tochtergesellschaft weiterbetrieben. Erst 1919 verschmolzen beide Betriebe endgültig.
Die Große Berliner Pferde-Eisenbahn (GBPfE)
Die Gesellschaft ist die eigentliche Berliner Straßenbahn. Sie erschloß das damalige Berliner Stadtgebiet. Angefangen hatte es 1873 mit der Inbetriebnahme der Strecke vom Rosenthaler Tor durch die Brunnenstraße bis nach Gesundbrunnen durch die Badstraße. Entlang der abgerissen Akzisemauer, an deren Existenz Tornamen wie Rosenthaler Tor, Prenzlauer Tor, Königstor, Landsberger Tor, Schlesisches Tor, Hallesches Tor, Brandenburger Tor und Oranienburger Tor erinnern, wurde der Stadtring als eine weithin bekannte Straßenbahnlinie gebaut. Ausgehend von diesem Ring entstanden weitere Strekken in die damaligen Vororte. Etwa um 1880 begann man, das Stadtzentrum u. a. durch die Leipziger Straße, über den Spittelmarkt und auf dem Mühlendamm durch Strecken zu erschließen.
1879 schloß als erstes Straßenbahnunternehmen die Große Internationale Pferde-Eisenbahn ein Betriebsüberlassungsvertrag ab, weil diese Gesellschaft eine Konzession für eine Strecke von Schöneberg zum Spittelmarkt besaß, aber die Mittel für den Bau nicht aufbringen konnte.
Ebenso erging es den Pferde-Eisenbahnen, die durch Vorortgemeinden gebaut wurden. Einerseits scheute die GBPfE das finanzielle Risiko, andererseits aber kämpften die Gemeinden um einen Verkehrsanschluß nach Berlin (Tabelle 1).
Im Jahre 1896 begann die Gesellschaft damit, den elektrischen Betrieb einzuführen. Sämtliche Arbeiten wurden von der Unions-Elektrizitäts-Gesellschaft (UEG) und der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft (AEG) ausgeführt. Im wesentlichen führte man den Strom durch die Fahrleitung zu.
Auf repräsentativen Plätzen war ein sogenannter Unterleitungsbetrieb üblich. Obwohl er sich nicht bewährte, bedurfte es mehrerer Jahre, bis die Fahrleitung als alleinige Stromzuführung siegte. Ab 1898 hieß die Gesellschaft „Große Berliner Straßenbahn A. G." (GBS). 1902 schloß sie die Elektrifizierungsarbeiten ab. Dieses Datum wird fälschlicherweise oft als das Jahr des letzten Pferdebahnbetriebs in Berlin angesehen.
Bereits zwei Jahre zuvor übernahm die GBS die Neue Berliner Pferde-Eisenbahn. Weitere Gesellschaften, so die Berlin-Charlottenburger Straßenbahn, die Westliche Berliner Vorortbahn, die Südliche Berliner Vorortbahn und die Nordöstliche Berliner Vorortbahn,

Tabelle 1
Pferde-Eisenbahnen der Vorortgemeinden

Inbetriebnahme	Unternehmen	Übernahme durch GBPfE
1881	Pferdebahn Tegeler Chaussee-Tegel-	1882
1885	Pferde-Eisenbahn der Gemeinde Rixdorf	1887
1887	Pferde-Eisenbahn der Gemeinde Mariendorf	1888
1891	Pferde-Eisenbahn der Gemeinde Britz	1891
1892	Pferde-Eisenbahn der Gemeinde Niederschönhausen	1892

1



1 Blick in die Leipziger Straße, in der die Straßenbahn über viele Jahrzehnte das tägliche Bild prägte.

2 Mit etwas Augenmaß ist er zu erkennen: der Bahnhof Jannowitzbrücke, aufgenommen im Jahre 1910. Straßen- und Dampfeisenbahn gehören hier heute der Vergangenheit an.

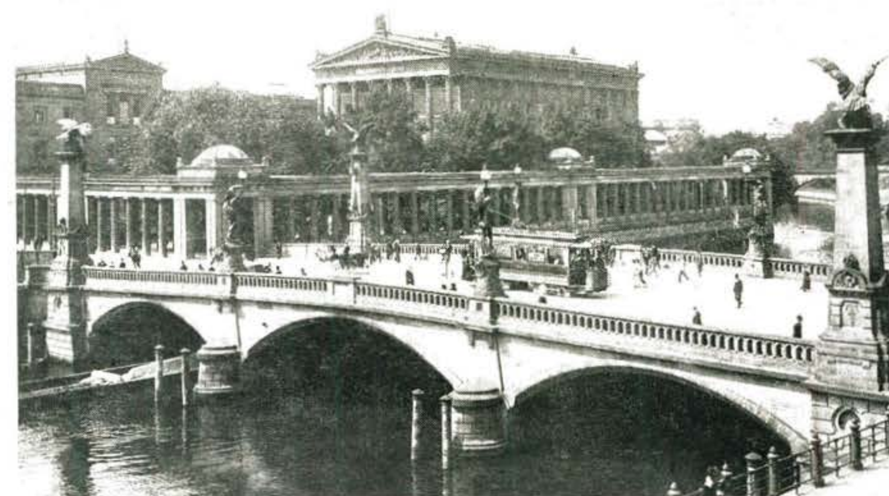
3 Um zu Berlins berühmtesten Museen zu gelangen, konnte man ebenfalls die Straßenbahn benutzen.

Allee und Lichtenberg mit dem Stadtzentrum. Die erste Strecke wurde am 1. Januar 1977 vom Alexanderplatz nach Weißensee eröffnet. Sie stellte durch den Auslenkbetrieb eine Besonderheit dar. Vier radreifenlose Räder rollten auf der Fahrbahn und ein fünftes Rad diente der Zwangsführung. Da die Strecke eingleisig war, wurde bei Begegnung zweier Fahrzeuge besagtes Rad durch einen Kutscher aus der Führung herausgezogen. Noch im Eröffnungsjahr stellte man die Strecke auf den normalen Schienenbetrieb um. Die bis in das Stadtinnere betriebenen Linien zwangen dazu, die Gleise der

2



3



folgten. Diese jedoch wurden als Tochtergesellschaften oder auch Nebenbahnen getrennt geführt und gingen erst 1919 durch Kauf auf den seit 1912 arbeitenden Zweck-Verband Groß-Berlin über. Nach dem Zustandekommen der Einheitsgemeinde Groß-Berlin entstand am 13. Dezember 1920 der Kommunalbetrieb „Berliner Straßenbahn".

Die Neue Berliner Pferdeeisenbahn (NBPf)

Diese Gesellschaft erschloß Weißensee und in Richtung Osten die Frankfurter GBPfE mit zu benutzen. 1894 übernahm die GBPfE die Verwaltung, und 1900 wurde die NBPf mit der GBS verschmolzen.

Westliche Berliner Vorortbahn (WBV)

Am Ende des 19. Jahrhunderts begannen Grundstücksgesellschaften mit dem Bau von Wohnhäusern südwestlich von Berlin. Ohne entsprechende Verkehrsmittel ließen sich diese Wohnungen jedoch nicht mit Gewinn vermieten bzw. verkaufen. Verkehrsverbindungen in die nahe Reichshauptstadt Berlin blieben unumgänglich. Daher kam ein Netz von Dampfstraßenbahnen verschiedener Gesellschaften zustande. Eingesetzt wurden „Rowan'sche Dampftriebwagen" und Straßenbahnlokomotiven mit Anhängewagen. Daneben gab es auch einen bescheidenen Pferdebahnbetrieb. 1898 fusionierten schließlich die verschiedenen Gesellschaften in die WBV, deren Aktienmehrheit in den Händen der GBS lag. Im Jahre 1919 kaufte der Zweckverband Groß-Berlin auch die WBV.

Südliche Berliner Vorortbahn (SBV)

Südlich von Berlin entstand ebenfalls Bedarf nach einem zeitgemäßen Verkehrsmittel. In der SBV fanden die Vororte ihre Interessen verwirklicht. Ein Jahr nach ihrer Gründung wurde 1899 eine elektrisch betriebene Ringlinie durch die Vororte Rixdorf (ab 1912 Neukölln), Schöneberg, Tempelhof und Britz gebaut. Und auch hier sicherte sich die GBS durch die Aktienmehrheit den notwendigen Einfluß. 1919 ging die SBV in den Besitz der Stadt Berlin über.

Nordöstliche Berliner Vorortbahn (NÖBV)

Auf Wunsch und im Auftrag von Hohenschönhausen, nordöstlich von Berlin gelegen, errichtete die Continentale Gesellschaft für elektrische Unternehmen, Nürnberg, eine elektrische Straßenbahn zwischen der in der Nähe des Alexanderplatzes gelegenen Waßmannstraße und Hohenschönhausen Schule. 1910 erwarb die GBS die Aktienmehrheit und gründete die NÖBV. Neun Jahre danach gehörte auch die NÖBV zu den vom Zweckverband gekauften Straßenbahnbetrieben.

Übrige Straßenbahnbetriebe in den alten Berliner Stadtgrenzen

Berliner Elektrische Straßenbahnen (BESTAG)

Wie bereits erwähnt, hatte die GBS ihren Elektrifizierungsvertrag mit der UEG und der AEG abgeschlossen. Die erste elektrische Straßenbahn aber wurde durch Siemens & Halske im Jahre 1881 in Betrieb genommen. Die Gesellschaft rüstete 1895 dann jene Straßenbahnstrecke und Wagen für den elektrischen Betrieb aus, die Pankow mit der Badstraße, Ecke Prinzenallee, verband. Im Gegensatz zur GBS hatten die Wagen Schleifbügel für die Stromabnahme von der Fahrleitung erhalten. Der Volksmund bezeichnete diese Strecke auch als Siemensbahn. Eine Verlängerung in das Stadtinnere kam nur durch Straßen in Frage, die noch nicht durch die GBS belegt waren. So entstand eine Strecke zur Mittelstraße, unweit der Kreuzung Unter den Linden/Ecke Friedrichstraße. Ein zweiter Netzteil kam dank der Berliner Gewerbeausstellung im Treptower Park hinzu. Zwischen Mauerstraße, Ecke Behrenstraße, und Treptow existierte teilweise sogar ein Unterleitungsbetrieb. Im Jahre 1899 wurde dann die BESTAG gegründet, bei der erstmalig

die Stadt Berlin die Aktienmehrheit besaß. Beide Netzteile wurden im Dezember 1916 mit dem viergleisigen Straßenbahntunnel Unter den Linden zwischen Universität und Staatsoper betrieblich miteinander verbunden. 1907 konnte die 1904 eröffnete Pferde-Eisenbahn nach Buchholz elektrifiziert werden. Ab 1920 gehörte die BESTAG als ein Teil zur Berliner Straßenbahn (BST).

Berliner Ostbahnen (BO)

In den 1890er Jahren machte in Berlin ein neues Verkehrsmittel von sich reden. Es war die elektrische Hoch- und Untergrundbahn, geplant von Werner v. Siemens. Allerdings stand man dem Bau von Untergrundbahntunneln skeptisch gegenüber. Um den Gegenbeweis anzutreten, wurde 1894 unter Beteiligung der AEG die Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen gegründet. Sie ließ einen Probetunnel unter der Spree zwischen Stralau und Treptow anlegen. Zur Gewerbeausstellung im Jahre 1896 konnte ein 160 m langer Teil des Probetunnels besichtigt werden. Der Gesamttunnel wurde 1899 für den Straßenbahnverkehr in Betrieb genommen. Nachdem 1901 die Güterbahn Oberschöneweide gekauft worden war, stand der Bau und Betrieb von Straßenbahnstrecken im Raum Oberschöneweide und von Johannisthal bis nach Cöpenick im Mittelpunkt des Geschehens.

Städtische Straßenbahn Berlin (SSB)

Die Große Berliner Straßenbahn entwikkelte ihr Netz nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Sie lehnte den Bau unrentabler Strecken ab, was die eigenständigen Pferde-Eisenbahnen in den Gemeinden beweist. Aus der Sicht einer städtischen Verkehrspolitik blieben aber Reibungspunkte unumgänglich. Als einen Ausweg sah die Stadt Berlin den Betrieb einer eigenen Gesellschaft, die bereits 1908 ihren Betrieb aufnahm. Im wesentlichen wurden Tangentialstrecken gebaut, die in weitem Bogen andere Einzugsgebiete erschloß als die erwähnte Stadtringlinie der GBS, z. B. durch die heutige Dimitroffstraße und Bersarinstraße. Im Dezember 1920 wurden SSB, BESTAG und GBS zur Berliner Straßenbahn zusammengeschlossen.

Flachbahnen der Hochbahngesellschaft (Flb)

Der Begriff steht im Gegensatz zu Hochbahn und stellt eine Verlängerung der Hochbahnstrecke von der Station Warschauer Brücke nach Centralviehof (erste Flachbahn) dar. Mit anderen Worten: Berlins erste Untergrundbahn-Gesellschaft betrieb auch ein Straßenbahnnetz, das vornehmlich eine Zubringerfunktion zu erfüllen hatte. Nach der Inbetriebnahme 1901 und dem Verkauf dieser Strecke an die Stadt Berlin kam im Jahre 1910 die zweite Flachbahn nach Lichtenberg hinzu. Die Flachbahn wurde 1928 von der Berliner Straßenbahn-Betriebs-G. m. b. H. als letzte selbständige Straßenbahn übernommen.

Straßenbahnunternehmen in den ehemaligen Berliner Vororten

Teltower Kreisbahnen (TKB)

Bevor 1920 die Einheitsgemeinde Groß-Berlin gebildet wurde, entstanden im Berliner Verkehrsraum weitere Straßenbahnbetriebe. Zu ihnen zählten die 1906 gegründeten Teltower Kreisbahnen. Dazu gehörten die „Elektrische Straßenbahn Groß Lichterfelde–Lankwitz–Steglitz–Südende" (hier fuhr 1881 die erste elektrische Straßenbahn der Welt), die Aktiengesellschaft Dampfstraßenbahn Groß Lichterfelde–Seehof–Teltow–Stahnsdorf (1888 eröffnet) und die Strecke Bahnhof Adlershof–Altglienicke (1909 eröffnet). 1921 erwarb die Stadt Berlin die TKB und gliederte sie der Berliner Straßenbahn an.

Cöpenicker Straßenbahnen

Bereits im Oktober 1882 wurde zwischen dem Bahnhof Cöpenick und dem Schloßplatz eine eingleisige Pferdebahn in Betrieb genommen. Auch im benachbarten Friedrichshagen kam ein ähnliches Unternehmen vom Bahnhof durch die Geschäftsstraße (heute Bölschestraße) zum Müggelsee zustande, allerdings auf Meterspur. Hier waren während des sommerlichen Saisonverkehrs sogar Dampfstraßenbahnlokomotiven in Betrieb. 1903 ging die Cöpenicker Straßenbahn in städtischen Besitz und auf den elektrischen Betrieb über. Drei Jahre später wurde die Friedrichshagener Straßenbahn angekauft, auf Regelspur umgespurt und elektrifiziert. Das ständig erweiterte Streckennetz führte bald nach Spindlersfeld, Adlershof, Grünau und Mahlsdorf. Im Jahre 1920 wurde auch die Städtische Straßenbahn Cöpenick Bestandteil des Einheitsbetriebs.

Spandauer Straßenbahnen

Im nordwestlichen Berliner Vorort Spandau rollte 1896 die erste schmalspurige Straßenbahn. Weitere kleinere Gesellschaften erschlossen wenig später ebenfalls den Verkehrsraum Spandau. In den Jahren 1906 und 1907 wurden sämtliche Strecken regelspurig ausgebaut. Ab 1920 gehörten alle zum Einheitsstraßenbahnbetrieb von Berlin.

Weitere Vorortbahnen

Auf weitere Straßenbahnbetriebe soll hier nur noch hingewiesen werden (s. a. Tabelle 2). Es handelt sich um die Straßenbahn der Gemeinde Steglitz

4



4 Nach Halensee fuhr zunächst die Dampfstraßenbahn.

5



5 Vor 125 Jahren rollte die erste deutsche Straßenbahn nach Charlottenburg. Als diese Aufnahme entstand, hingen in Charlottenburg noch keine Fahrdrähte. Als Antriebsmittel dienten „Hafermotoren", die die Fahrgäste u. a. bis zum Kupfergraben brachten.

Fotos: Sammlung Märkisches Museum

(SGS), die Straßenbahn zum Flugplatz Johannisthal als letzte Pferdeeisenbahn in Berlin (Joh), die Schmöckwitz–Grünauer Uferbahn (SGU), die Straßenbahn der Gemeinde Heiligensee (SGH) und die Linie 120 Spandau–Hennigsdorf.

Einheitlicher Straßenbahnbetrieb

Der Zweckverband Groß-Berlin kaufte 1919 die Große Berliner Straßenbahn und die Berliner Ostbahnen auf und wandelte sie in einen Kommunalbetrieb um. Nach Übernahme weiterer Betriebe und der Gründung von Groß-Berlin wurde im Dezember die „Berliner Straßenbahn" (BST) als Kommunalunternehmen wirksam. Doch die Inflation führte kurze Zeit danach zum Zusammenbruch des Unternehmens. Als Berliner Straßenbahn-Betriebs-G. m. b. H. (BSTB) konnte der Betrieb ab 10. September 1923 weitergeführt werden. Zum Ausgang der 20er Jahre waren dann auch die Vereinigungsbestrebungen mit den Verkehrsmitteln U-Bahn und Omnibus erfolgreich. Am 1. Januar 1929 nahm die Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft (BVG) ihren Betrieb auf. Inzwischen wurde das Straßenbahnnetz reduziert. Der Ausbau des U-Bahn-Netzes, die Elektrifizierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen (S-Bahn) sowie die technische Entwicklung im Bau von Motoromnibussen und Zunahme des Individualverkehrs verdrängten die Straßenbahn aus bestimmten Aufgabenbereichen. 1938 wurde die BVG schließlich ein Eigenbetrieb von Berlin und firmierte fortan als Berliner Verkehrs-Betrieb (BVG).

Als Folge der Kriegsereignisse brach der Straßenbahnverkehr Ende April 1945 restlos zusammen. Noch vor Abschluß der Kampfhandlungen erließ der sowjetische Stadtkommandant den Wiederaufbaubefehl Nr. 1. Der Aufbauwille ermöglichte bereits fünf Monate später die Beförderung von einer Mill. Fahrgäste pro Tag mit der Straßenbahn. Die Aufbauarbeit in allen 20 Berliner Stadtbezirken endete im August 1949. In Ost-Berlin nahm eine eigene BVG-Verwaltung ihre Arbeit auf.

Tabelle 2 Berliner Straßenbahnbetriebe

Betrieb	Spurweite (mm)	Pferdebahn-betrieb	Dampf-/Benzol-betrieb	elektrischer Betrieb
BChSt	1 435	1865–1901		A 1897–1901
				U 1902–1914
				F 1899–1919
GBS	1 435	1873–1902		A 1897–1902
				U 1896–1897
				U 1901–1914
				F 1896–1920
NBPf	1 435	1877–1899		F 1899
WBV	1 435	1890–1900	D 1899–1919	F 1899–1919
SBV	1 435	1900–1902		F 1899–1919
NÖBV	1 435			F 1899–1919
BESTAG	1 435	1904–1907		U 1896–1903
				F 1895–1920
BO	1 435 G	1890–1901		F 1899–1920
Flb	1 435			F 1901–1928
SSB	1 435			F 1908–1920
TKB	1 000			FS 1881–1892
				F 1887–1921
	1 435		D 1888–1907	F 1907–1921
Cöp	1 435	1882–1903		F 1903–1920
	1 000	1891–1906	D 1891–1894	
SpS	1 000	1892–1896		F 1896–1907
	1 435			F 1906–1920
SGS	1 435			F 1905–1921
Joh	1 435	1910		
SGU			B 1912	F 1912–1925
SGH	1 435			F 1913–1920
Linie 120	1 435		1923–1929	F 1923–1945
BST	1 000			F 1921–1923
	1 435		B 1923	F 1920–1923
BSTB	1 000			F 1923–1928
	1 435		B 1923–1928	F 1923–1928
BVG	1 435			F 1929–1930
	1 435		B 1929	F 1929–1968
BVB	1 435			F 1969–
Ebersw.	1 000			F 1910–1940
Fko	1 000			F 1898
Schönei.	1 000		B 1910–1914	F 1914–
Strausb.	1 435		D 1893–1921	F 1921–
Wolters.	1 435			F 1913–

A – Akkumulatorbetrieb; B – Benzolbetrieb; D – Dampfbetrieb; G – Güterverkehr; F – Fahrleitung; U – Unterleitung; FS – Stromzuführung durch Fahrschienen

Hinweis:
Die Abkürzungen der Betriebe können aus dem Text entnommen werden.

Die Straßenbahn in der BVG von Berlin, ab 1969 BVB

Die Verwaltung hatte mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen. Durch die stark zerstörte Innenstadt war ein Wiederaufbau des engmaschigen Innenstadt-Netzes nicht mehr erforderlich. Ab 1967 fuhr die Straßenbahn auch nicht mehr über den Alexanderplatz. Eine Wiedergeburt erlebte die „Elektrische" mit dem Beginn des Wohnungsbaus in Marzahn, Hohenschönhausen und Hellersdorf. Der Ausbau des Netzes ist auch im 125. Jahr der Berliner Straßenbahn noch nicht abgeschlossen. Die Inbetriebnahme einer Streckenverlängerung von Marzahn nach Hellersdorf, Riesaer Straße, steht bevor.

Die Straßenbahn in der BVG von Berlin (West)

Schon zeitig wurde hier begonnen, das U-Bahnnetz auszubauen. Daher beschloß der Senat von Berlin (West) schon in den 50er Jahren, die Straßenbahn Schritt für Schritt abzubauen und den nicht von der U-Bahn zu bewältigenden Verkehr bzw. Zubringerverkehr auf den Omnibus zu verlagern. Der Abbau währte bis zum Oktober 1967. Nach 102 Jahren endete im Westteil der Stadt der Straßenbahnverkehr. Doch damit ist keinesfalls das letzte Wort gesprochen.

Nach Öffnung der Grenze diskutieren Verkehrsexperten über die Verlängerung einiger von den BVB betriebenen Straßenbahnstrecken bis nach Berlin (West). Die Zukunft entscheidet, wann und wo die gute alte „Elektrische" wieder im Westteil der Stadt fahren wird.

Schlußbemerkungen

Das 125. Jubiläum der Berliner Straßenbahn soll durch die Verkehrsverwaltungen beider Stadtteile gefeiert werden. Ehrenamtliche Denkmalpfleger tragen mit dazu bei, einen „großen Bahnhof" zu organisieren. Geplant sind nachstehende Veranstaltungen:

22. Juni 1990

Am Tag des eigentlichen Geburtstags ist eine Fahrt mit Ehrengästen durch die Stadt geplant. Hierbei werden selbstverständlich historische Straßenbahnfahrzeuge einbezogen. Für interessante Fotomotive ist gesorgt.

28./29. Juli 1990

Sonderfahrten für die Berliner und ihre Gäste mit alten und neuen Fahrzeugen durch die Stadt

11./12. August 1990

Im Rahmen des „Verkehrshistorischen Wochenendes in Marzahn", einer Idee des Berliner Rundfunks, wird im Betriebshof Marzahn eine große Fahrzeug-Ausstellung organisiert.

Weitere Informationen sind der Tagespresse zu entnehmen.

Uwe B. Pfotenhauer (DMV), Beuernfeld (b. Eisenach)

Plädoyer für eine Dampflokomotive

Die Dampflokomotive, lange Jahre Sinnbild der Eisenbahn, faszinierte viele mit ihrem Geruch von heißem Öl, dem Stampfen und Zischen der Pumpen und den übermannsgroßen roten Rädern. Schnelle und berühmte Züge werden oft mit ihr in Verbindung gebracht.

Doch abseits der Hauptstrecken versahen auf den Privat- und Kleinbahnen kleinere Lokomotiven zuverlässig einen nicht minder wichtigen Dienst. Von einer Privatbahnlok, die es geschafft hat, bis heute zu überdauern, soll hier die Rede sein: die 91 6580. Ihr wollen die Freunde der Arbeitsgemeinschaft 4/100 „Werrabahn Eisenach" des DMV wieder auf die Räder helfen.

Beschafft wurde die Maschine von der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft (SEG) im Dezember 1938 für ihre Thüringer Strecke Ilmenau–Großbreitenbach. Die Firma Henschel & Sohn, Kassel, lieferte die für Privatbahnverhältnisse recht moderne, leistungsfähige 1'Ch2t-Lokomotive am 13. Dezember 1938 mit der Fabrik-Nr. 23877 an die SEG. Hier bekam der Dreikuppler die Nr. 400.

Auch nach Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn blieb der „Dampfer" seiner Stammstrecke zunächst treu, erhielt aber die Nummer 91 6580.

Vom 13. Juni 1954 bis zum 11. August 1969 war die 91 6580 beim damaligen Bw Gotha, Einsatzstelle Mühlhausen, beheimatet und fuhr unter anderem auf der Strecke Mühlhausen–Ebeleben. 1969 an die Industriebahn Erfurt verkauft, versah die Lokomotive dort zuverlässig und ohne große Ausfälle ihren Dienst.

Am 23. August 1979 kam dann das Aus, nachdem der Kesselprüfer stärkere Abzehrungen an sechs Nieten der vorderen Rohrwand festgestellt hatte. Der Sockel, auf den die Maschine dann gestellt werden sollte, ist glücklicherweise bis heute nicht gebaut worden. Ihre letzten öffentlichen Auftritte hatte die 91 6580 1975, als sie mit einem Sonderzug und der 92 638 noch einmal in Ilmenau war sowie beim Jubiläum der Rbd Erfurt 1982 als Exponat der großen Fahrzeug-Ausstellung in Erfurt West. Dem Schneidbrenner entkam die Maschine nur knapp: 1987 übernahm sie der Bezirksvorstand Erfurt des DMV. Auf der Suche nach einer Lokomotive für die Eisenacher Eisenbahnfreunde wurde 1988 vom Bezirksvorstand Erfurt des DMV vorgeschlagen, die 91 6580 der Arbeitsgemeinschaft 4/100 „Werrabahn Eisenach" des DMV zur Erhaltung zu übergeben. Damit konnte zwar dem Wunsch der Arbeitsgemeinschaft und der Eisenacher Eisenbahner nach Übernahme einer betriebsfähigen Traditions- oder Museumslokomotive nicht entsprochen werden, aber die lange Beheimatung im damaligen Bw Gotha, heute Einsatzstelle des Bw Eisenach, sprach dafür.

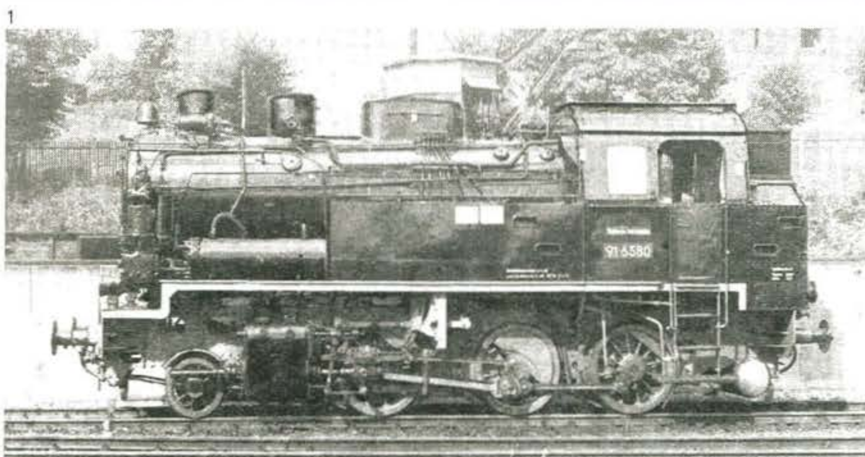
Sehr engagiert gingen die Eisenacher Eisenbahner unter der Leitung des Hauptingenieurs, Herrn Spitschan, an die Überführung. Nach anfänglichen Schwierigkeiten beim Transport, in Erfurt noch ihres Läutewerks beraubt, stand die einstige SEG-Lokomotive dann im August 1989 vorm Eisenacher Lokschuppen. Die Ergebnisse der ersten Bestandsaufnahme stimmten optimistisch. Das Fahrwerk war topfit, gestohlene Teile sind dank der modernen Bauart leicht ersetzbar.

Komplizierter ist es mit dem Kessel: zehn Jahre außer Betrieb, keine Konservierung, das Kesselschild abgemeißelt. Den Materialzustand des Kesselblechs kann von außen auch kein Fachmann beurteilen.

Der Gedanke, der Öffentlichkeit einen „hohlen Vogel" präsentieren zu müssen, ließ die Eisenacher jedoch nicht ruhen. Telefonate in alle Bezirke der DDR knüpften Kontakte für Unterstützung bei der Materialbeschaffung und Aufarbeitung. Spontane Hilfe kamen von Herrn Winkler, damals Leiter des Bw Altenburg, und der PE Cottbus, deren Kollegen ähnliche Probleme mit den Kesseln der Schmalspurdampflokomotiven haben. Erfreulicherweise hat sich auch das Raw Meiningen wieder alter Traditionen besonnen und arbeitet weiterhin Dampfloks auf. Verhandlungen mit den Verantwortlichen brachten positive Ergebnisse. So wurde von einem Kesselprüfer des Raw eine Materialprobe analysiert. Das Ergebnis läßt hoffen: Die Lokomotive kann mit dem alten, allerdings noch aufzuarbeitenden, Kessel wieder fahren.

Vor etwa vier Wochen, Anfang Mai 1990, gelang dann der Durchbruch. Unbürokratisch, schnell und verständnisvoll entschieden die dafür zuständigen Mitarbeiter der Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft in der Generaldirektion der Deutschen Reichsbahn, die 91 6580 als Traditionsfahrzeug zu bestätigen. Seit dem 4. Mai 1990 befindet sich die Maschine im Raw Meiningen, um aufgearbeitet zu werden. Wenn alles glatt geht – und darum bemühen sich alle Beteiligten –, wird die 91 6580 noch in diesem Jahr Eisenbahnfreunde aus Ost und West mit einem langgezogenen Pfiff begrüßen können.

1



1 Die ehemalige DR-Lokomotive 91 6580 mit vorbildgetreuer Beschriftung bzw. Beschilderung am 21. September 1975. Zu diesem Zeitpunkt war die Maschine bereits sechs Jahre im Besitz der Erfurter Industriebahn.

2 Im August 1989 wurde die einstige SEG-Lokomotive für die Überführung nach Eisenach vorbereitet.

Fotos: D. Winkler, Altenburg (1); U. B. Pfotenhauer, Beuernfeld (b. Eisenach) (2)

2



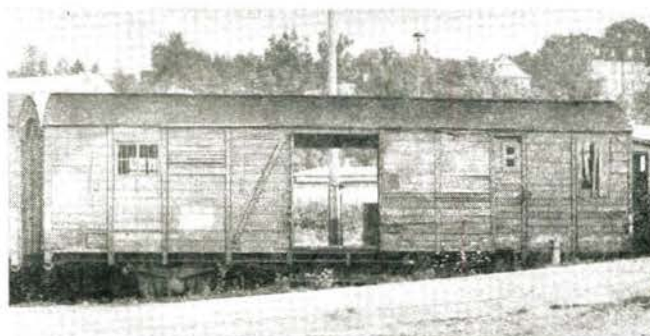
Termine

Nun planmäßig in der Berliner Wuhlheide
In diesem Jahr haben die Freunde der Arbeitsgemeinschaft 1/11 „Verkehrsgeschichte" des DMV planmäßig den Dampf-Sonderfahrtbetrieb auf den Gleisen der Berliner Parkeisenbahn (ehemals Pioniereisenbahn Berlin) aufgenommen. Am 1. Juli, 5. August, 2. September und am 7. Oktober 1990 wird die Dampflokomotive 44 (siehe „me" 10/87, S. 16 und 17) vor einem Güterzug mit Personenbeförderung (GmP), jeweils von 10 bis 16 Uhr, zu sehen sein.
Ab 1. Juni 1990 soll der Umbau des E-Wagens 6002 in den R-Wagen 6004 durch das Raw „Franz Stenzer" in Berlin als erster offener Reisezugwagen fertiggestellt sein. Damit stehen neben dem Salonwagen 6104 dann insgesamt 24 Sitzplätze für die Sonderfahrt bereit. Fahrten mit der ansonsten diesellokbetriebenen Berliner Parkeisenbahn sind außerdem täglich von 13.20 Uhr bis 17.00 Uhr möglich. Interessierte junge Eisenbahnfreunde (Schüler ab der 5. Klasse) sind zur Mitarbeit herzlich willkommen. Auch ein Besuch des Freizeit- und Erholungszentrums wird empfohlen.
J. Hirsch, Leiter der Berliner Parkeisenbahn

Fahrtermine der Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth
Auf der 600-mm-spurigen Museumsbahn verkehren bis zum 30. September 1990 sonn- und feiertags historische Züge. Mehrere Dampf- und Dieselloks sind am 17. Juni und 16. September 1990 im Einsatz.
Abfahrt vom Kleinbahnhof Mühlenstroth: 10.28 Uhr, 11.05 Uhr, 11.40 Uhr, 12.17 Uhr, 14.36 Uhr, 15.10 Uhr, 15.45 Uhr, 16.17 Uhr, 16.49 Uhr, 17.24 Uhr;
Abfahrt ab Mühlenstroth-Postdamm: 10.46 Uhr, 11.22 Uhr, 11.59 Uhr, 14.52 Uhr, 15.26 Uhr, 16.00 Uhr, 16.32 Uhr, 17.05 Uhr, 17.41 Uhr.
Bei Bedarf verkehren zusätzliche Züge. Betriebsbereit sind fünf Dampflokomotiven und vier Diesellokomotiven. Weitere Einzelheiten über diese Bahn wurden im Heft 5/88 des „me" veröffentlicht.
Fahrpreise: Einzelfahrkarte 1,50 DM, Rückfahrkarte 2,80 DM, Fünferkarte 6,50 DM.

Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth e. V. Postdamm 166 D-4830 Gütersloh 1, Telefon an Wochenenden und Betriebstagen: Gütersloh 6 84 66

Dampflok-Sonderfahrten bei den ČSD
Im Jahresfahrplan 1990/1991 der ČSD gibt es eine Reihe von Sonderfahrten mit Dampflokomotiven. Dafür gilt der Tarif der ČSD (Normalpreis für Personenzüge), Kinder im Alter von 5 bis 10 Jahren zahlen die Hälfte. Hier einige Beispiele:
Praha–Česka-Třebová am 1. und 2. September 1990, Abfahrt 10.31 Uhr, Ankunft 12.42 Uhr (Traditionszug), Mlada Boleslav–Nymburk am 8. und 9. September, 27. und 28. Oktober 1990 Abfahrt 12.12 Uhr, Ankunft 13.10 Uhr, Lovosice–Litoměřice h. n. am 25. und 2. August, 27. und 28. Oktober 1990, Abfahrt 16.03 Uhr, Ankunft 16.18 Uhr.
Genauere Angaben zum Fahrzeugpark liegen noch nicht vor.
A. Pokorny, Prag



Wasser ist mitzubringen



Aufgenommen von Ulrich Strahl, Leipzig, im Bahnhof Hronov, ČSFR.

Leser schreiben ...

Hinweis zu 02 0201 – „me" 4/90, S. 15 –
Die Lok 02 0201 ist im August 1989 nicht betriebsfähig aufgearbeitet worden. Folgende Tatsachen kann ich Ihnen verbindlich mitteilen:
1. Im Juli 1989 wurde im Bahnbetriebswerk an einem Bauteil eine Maßabweichung (0,35 % vom Nennmaß) festgestellt und die Lok vorsorglich dem Raw zugeführt.
2. Vom Raw Meiningen wurden die Meßergebnisse bestätigt, eine Korrektur war infolge fehlender technischer Ausrüstungen nicht möglich.
3. Der weitere Betrieb der Lok wurde von der Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft mit gewissen betrieblichen Einschränkungen zugelassen.
4. Zum Abbau dieser Einschränkungen gibt es gegenwärtig Initiativen, in Kooperation mit einem Industriebetrieb einen Lösungsweg zu finden.
M. Schelle, Halle-Neustadt

Zeitzeugen gut pflegen – „me" 8/89, S. 35 –
In dem sehr interessanten Artikel „Das gute Beispiel – Neigungszeiger" von Wolfgang List wird darauf verwiesen, daß Neigungszeiger nahezu vollständig verschwunden sind. An meiner heimatlichen Bahnstrecke von Meerane nach Glauchau steht noch ein Neigungszeiger. Er befindet sich in der Nähe des Einfahrsignals für den Bahnhof Meerane (von Glauchau aus gesehen) und ist vollständig aus Holz gefertigt. Der Neigungsanzeiger ist gut erhalten und scheint vor gar nicht langer Zeit gestrichen worden zu sein. Die Arme sind weiß, die Schrift ist schwarz und der Pfosten blaßgelb. Der Arm (Richtung Meerane) weist auf ein Gefälle, der andere (Richtung Glauchau) auf eine schwache Steigung hin. Es wäre erfreulich, wenn dieser Zeitzeuge erhalten bliebe.
M. Lechel, Meerane
(siehe außerdem S. 19 dieses Heftes)

Leser fragen ...

Wer rettet sie?
Am 9. September 1989 organisierten die Bezirksvorstände Erfurt und Dresden eine Sonderfahrt ins Vogtland. Beim Aufenthalt im Bahnhof Adorf entdeckten Mitglieder unserer Arbeitsgemeinschaft am Freiladegleis in der Nähe des Güterschuppens eine noch gut erhaltene Leig-Einheit. Wir nehmen an, es handelt sich um das einzige Überbleibsel des alten Nahgüterverkehrs auf deutschem Boden. Wir informierten das Verkehrsmuseum Dresden von unserer Entdekkung. Leider blieb bis heute eine Antwort aus. Ist man dort an historischen Sachzeugen nicht interessiert?
Text und Foto: AG 4/27 „Saal-Unstrut-Bahn" des DMV Sömmerda

Alte VS-Nummern gesucht
Auf dem Gelände des Bahnhofs Klingenthal befindet sich ein ehemaliger Steuerwagen (VS 145) der Bauart „Einheitsgrundriß" als Bahndienstwagen mit der Nr. 9534, der heute als Wohn- und Bürowagen dient. Ein Wagen gleicher Bauart steht seit 1974 zusammen mit dem ehemaligen VT 137 033 als Urlaubsunterkunft auf einem Gleisjoch im Bahnhof Lietzow (Rügen). Wer kennt die alten VS-Nummern beider Wagen und kann zur Herkunft des Klingenthaler Wagens etwas mitteilen?
U. Steckel, Berlin

Leser antworten ...

... auf die „Durchführer" – „me" 12/89, S. 2 – Schaut dem Volk aufs Maul
Es handelt sich bei der Abteilung Durchführung weder um eine Sprachschluderei noch um eine Stilblüte, sondern um eine durchaus korrekte Bezeichnung aus dem Investitionsgeschehen, das sich in zwei wesentliche Phasen untergliedert, nämlich in die Vorbereitungsphase und die Durchführungsphase. Die Begriffe sind im gleichnamigen Gesetzblatt (I), Nr. 26/88 auf S. 287 erläutert.
E. Kleedehn, Berlin
(Demnach müßte jener Mann, dem man nachsagt, etwas von der deutschen Sprache zu verstehen, nämlich Herr Goethe, nicht gesagt haben: „Schaut dem Volk aufs Maul, das ist die deutsche Sprache, sondern schaut in die Gesetzblätter ...")
me

Hans-Joachim Ewald (DMV), Berlin

Das gute Beispiel

Bahnhof Malchow (Meckl.)

Waren Sie schon einmal in Malchow (Meckl.)? Sie erreichen die etwa 9 000 Einwohner zählende Stadt wie auch jährlich viele Urlauber mit der Eisenbahn. Industriebetriebe gibt es in Malchow (Meckl.) außerdem. Das bekannte Teppichwerk ist der größte Betrieb des Ortes. Dazu kommt eine umfangreiche Holzindustrie und natürlich Landwirtschaft. Malchow (Meckl.) liegt an der KBS 773 Ludwigslust–Karow (Meckl.) –Waren (Müritz). Es handelt sich dabei um die ehemalige Mecklenburgische Südbahn, die der Stadt ab 20. Januar 1885 den Anschluß an das Eisenbahnnetz brachte.

Am 1. April 1894 wurde die private Bahngesellschaft durch das Großherzogtum Mecklenburg–Schwerin verstaatlicht. Die eingangs erwähnte Industrie sorgt für ein umfangreiches Güterverkehrsaufkommen. Der Reiseverkehr ist durch die Urlauber und den Berufsverkehr erheblich. Der Bahnhof Malchow (Meckl.) liegt etwas außerhalb und nördlich der Stadt.

Eine DKW und mehrere einfache Weichen lassen interessante Rangiermöglichkeiten zu. Auf Abb. 1 ist die Situation gut zu erkennen.

Der Bahnhof hat zwei Bahnsteige, die das Kreuzen von Personenzügen zulassen, was aber in der gegenwärtigen Fahrplanlage nicht vorgesehen ist. Die beiden Bahnsteiggleise und drei weitere Gleise werden für den Güterverkehr benötigt, denn außer dem Ortsgüterverkehr ist ein lebhafter Durchgangsgüterverkehr zu beobachten. So fährt täglich ein Kesselwagenzug von Schwedt kommend durch Malchow (Meckl.). Heute nicht mehr vollständig vorhanden ist das Gleis 1, das bis an den am Empfangsgebäude liegenden Güterschuppen heranreichte. Es dient heute als Aufstellgleis für Güterwagen, die für eine Instandsetzung im Raw vorgesehen sind. Die Güterabfertigung befindet sich auf der anderen Seite der Gleisanlagen, hier ist eine zweite Ladestraße vorhanden. Neben der Güterabferti-

1



2



3



4



5



1 Südlicher Bahnhofsteil: Ganz rechts das teilweise durch den Lichtmast verdeckte Streckengleis nach Karow (Meckl.). An dem Stumpfgleis begann einst die Anschlußbahn zur Munitionsfabrik. Die Lokschuppen dienen heute der Bahnmeisterei, links vom Skl-Schuppen führte ein Gleis an die Viehrampe.

2 Empfangsgebäude des Bahnhofs Malchow (Meckl.), hinten rechts der ehemalige Güterschuppen. Die Rampe ist gut zu erkennen. Es rangiert die 102 614.

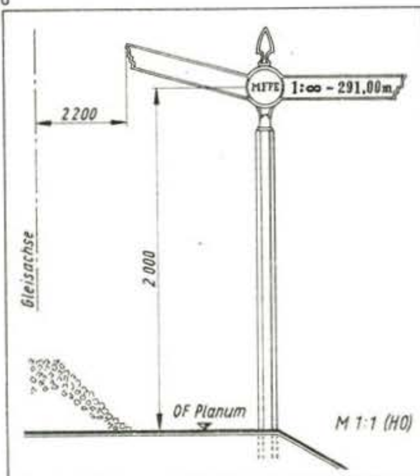
3 Doppeltraktion beim Rangieren. Etwa 15 Minuten beträgt die Aufenthaltszeit des Nahgüterzugs in Malchow (Meckl.).

4 Einfahrt von Waren (Müritz). Die Rangierhalttafel (So 10) entspricht nicht mehr dem gültigen Signalbuch. Der Neigungsanzeiger gibt ein Gefälle in Blickrichtung an.

5 Ein Neigungsanzeiger mit noch gut erkennbarer Prägung

6 Der Neigungsanzeiger im Maßstab 1:87

6



gung steht ein provisorischer hölzerner Güterschuppen, der eine respektable Länge aufweist. Das hier vorhandene Ladegleis wird im nördlichen Bahnhofskopf wieder an die übrigen Gleise angeschlossen. Hinter dem Güterschuppen zweigt ein Anschlußgleis zu einem Düngemittellager ab.

Es soll nicht unerwähnt bleiben, daß zur Zeit des Faschismus der Bahnhof Malchow (Meckl.) eine Scheinblüte erfuhr. Im nahe gelegenen Waldgebiet zwischen der Stadt und dem Plauer See wurde eine unterirdische Munitionsfabrik gebaut, die eine eigene Anschlußbahn mit immerhin etwa 34 km Gleislänge betrieb und eine Lokeinsatzstelle unterhielt. Diese Anlagen wurden nach 1945 abgebaut. Lediglich zwei Brückenwiderlager an der F 192 und das auf Abb. 1 erkennbare Stumpfgleis erinnern an diese dunkle Zeit jüngerer Geschichte.

1946 wurde das Streckengleis Malchow (Meckl.)–Karow (Meckl.) abgebaut und als Reparation in die UdSSR geliefert. Bis zum zweiten Fahrplanwechsel 1968 war Malchow (Meckl.) Endbahnhof. Wer also in der Gestaltung seiner Anlage bis in diese Zeit zurückgeht, handelt nicht vorbildwidrig, wenn er die Zugfahrten hier enden läßt. Die Zuggarnituren sind epochegerecht zusammenzustellen. Alteingesessene Malchower Eisenbahner versicherten, daß zwischen Waren (Müritz) und unserem Bahnhof ein zweiachsiger Triebwagen mit Beiwagen verkehrte. An Lokomotiven waren damals u. a. die Baureihen 52, 55 und 64 anzutreffen. Heute sieht man hauptsächlich Lokomotiven der Baureihe 110. Aber auch die Baureihen 118, 119 und 120 wurden durch den Verfasser beobachtet. Bei Zugumleitungen kommen hin und wieder auch Elloks durch Malchow, denen dann Diesellokomotiven vorgespannt sind. Interessant ist der Nachmittagsgüterzug von Waren (Müritz), der ständig von zwei Lokomotiven der BR 110 in Doppeltraktion befördert wird. Seit dem Bau der Autobahn Berlin–Rostock gibt es an der F 192 mehrere Anschließer wie die Holzindustrie, die KAP und den VEB Kohlehandel. Diese Anschließer sowie das Teppichwerk werden durch eine Kleinlok der Baureihe 102 bedient. Nördlich des Bahnhofs stehen noch Raritäten, die an die Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn (MFFE) erinnern. Es handelt sich um mehrere Neigungsanzeiger, wie sie heute nicht mehr üblich sind. Diese hübschen Details sollten unbedingt erhalten bleiben, es sind Zeugnisse der Eisenbahngeschichte! Exakt nachgebildet, berei-

chern sie auf jeden Fall die Modellbahnanlage.

Diese Zeilen beinhalten mit den Fotos und der Gleisplanskizze des Bahnhofs Malchow (Meckl.) keine vollständigen Aussagen. Sie sollen aber einmal mehr dazu anregen, sich vor dem Bau einer Modellbahnanlage intensiv mit dem Vorbild zu beschäftigen. Der besondere Reiz einer gelungenen Modellbahn liegt ja gerade in der weitgehenden Wiedergabe des Vorbilds. Es muß ja auch nicht immer das Mittelgebirge mit einer Haupt- und der „ewig" abzweigenden Nebenbahn sein.

Anmerkung

Unser Beiratsmitglied Günter Fromm hat in Anlehnung an das Vorbild einen Modell-Gleisplan für die Nenngröße H0 entwickelt. Trotz mancher Abstriche hat der Modellbahnhof eine erhebliche Längenausdehnung.
Die Redaktion

* **Quellenangabe**
Schulz, Lothar: Eisenbahnen in Mecklenburg, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1986

7 Fotografenglück: 110 001 des Bw Neustrelitz vor dem P 4115

8 Lageplan des Bahnhofs Malchow (Meckl.) als unmaßstäbliche Skizze

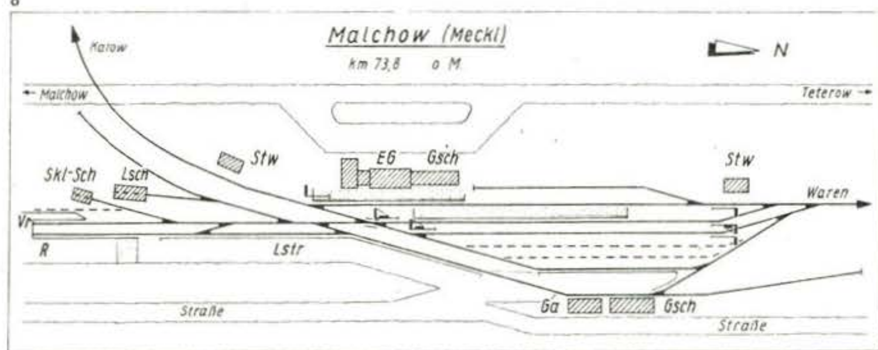
9 Bahnhof Malchow (Meckl.) als Modellvorschlag in der Nenngröße H0

Fotos: Verfasser; Zeichnungen: G. Fromm (6 und 9); Verfasser (8)

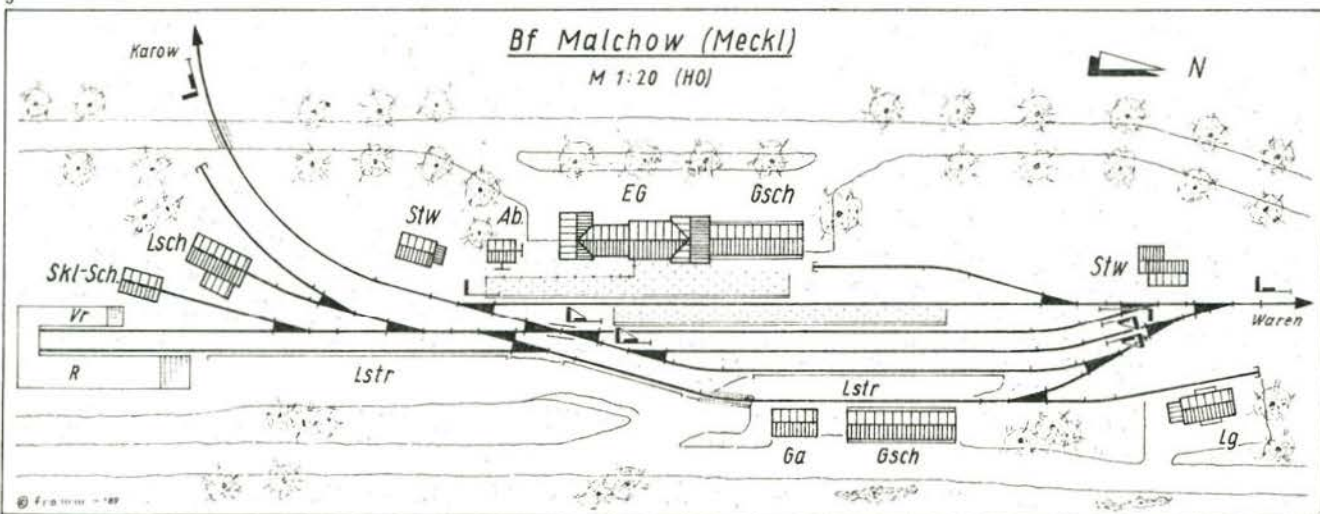
7



8



9



Wieder Dampflokbau in Deutschland!

Nun ist es endlich soweit: Es wird wieder eine Fabrik für Dampflokomotivbau in Deutschland geben. Geplant ist die Fertigung von Lokomotiven, Waggons und Gleismaterial aller Art von 300 mm bis 1 000 mm Spurweite. Zum Programm wird ferner die Rekonstruktion von historischem Material gehören sowie Wartung und Unterhalt von Fuhrpark, Gleisen und Sicherungsanlagen. Das Unternehmen bietet ferner den kompletten Anlagenbau an, von der „Privatfeldbahn" für Jedermann über Park- und Ausstellungseisenbahnen (auch „Exoten" wie Einschienenbahnen à la Wuppertal oder Dresden, Allwegbahnen etc. en miniature) bis zum vollwertigen Nahverkehrsmittel.

Möglich wird dies durch die Auflösung zahlreicher Kombinate der DDR, die Einzelbetriebe und qualifizierte Mitarbeiter freisetzen mußten. Diese werden im neuen Unternehmen mit langfristiger Perspektive zusammengefaßt.

Es braucht also künftig keine Schmalspurbahn und kein Fanclub mehr aufzugeben, weil etwa eine drohende Kesselfrist oder Bremsuntersuchung die Stillegung bedeuten würde. Ein neuer Kessel, Achs- und Rahmenarbeiten sind kein Problem mehr. Und wer von einem Feldbahnwagen vor der heimischen „Datsche" träumt, kommt hier voll auf seine Kosten. Angeboten wird all dies künftig per Katalog – zum Aussuchen und Sichberaten-Lassen. Privatkunden werden auf erworbenen Loks (oder Triebwagen) in Betrieb und Wartung unterwiesen. Für ganz Eilige hier die Kontaktadresse für erste Informationen:

HK Desing & Consulting International
Hendrik H.-P. Kassebohm, Bahnhof 1,
D-3425 Walkenried (Harz), Telefon:
0 55 25/5 56

Achtung: Wir suchen zum Nachbau für unser künftiges Fabrikationsprogramm noch d r i n g e n d Draisinen (Wippe und „Fahrrad"), ferner alte „Trümmerbahn"-Dampfloks (Feldbahndampfloks), auch auf Denkmalsockeln oder als „Fast-Schrott" (vom Kinderspielplatz etc.), Zeichnungssätze der ehemaligen Herstellerfirmen für Loks und Wagen, sowie Fotos und Zeichnungen von Zubehör und „Kuriositäten" aller Art. Den interessantesten und besten Angeboten und Einsendungen „droht" umgehende Verwirklichung! Wir machen (fast) unmögliches wieder möglich!

HK

Manfred Schwämmlein (DMV),
Perleberg

Unsere TT-Ausstellungsanlage

Es war Manfred Schwämmlein, der im Sommer 1987 eine Schülergruppe in der Perleberger Oberschule gründete. Kurze Zeit später kam auch Kay-Uwe Schmidt dazu. Diese beiden Modellbahner bauten mit den Schülern eine TT-Gemeinschaftsanlage, die umfangreiche Fahrmöglichkeiten bieten sollte. Die Schülergruppe ist der DMV-AG 8/11 Wittenberge angeschlossen.

Nach freien Motiven entstanden eine zweigleisige Hauptstrecke und eingleisige Nebenbahn. Alle Strecken verlaufen im Ring, wobei die Nebenbahn als Zubringer der Hauptbahn dient. Als Beispiel könnte der Wittenberger Bahnhof mit der abzweigenden Nebenbahn nach Perleberg angesehen werden.

Im Modell wurden die 70er Jahre nachgestaltet, wo Dampf- und Dieseltraktion dominierten.

Den Kern der Anlage bildet ein U-förmig angelegter Personen- und Rangierbahnhof.

Die Anlage besteht aus zehn stabilen Rahmenteilen mit einer aufgebauten Gesamtgröße von 6,80 m × 2,40 m. Desweiteren gibt es ein Teil mit einem Neubauviertel (0,60 m × 1,80 m), das in die Anlage eingehängt wird.

Durch günstige Rahmengrößen ist es möglich, den Transportaufwand gering zu halten. Die Anlage läßt sich in einem platzsparenden Transportgestell bewegen.

Gleismaterial von BTTB

Auf der Anlage befinden sich etwa 150 m Gleis, 65 einfache Weichen und 5 DKW. 40 Entkuppler ermöglichen einen regen Rangierbetrieb.

Die Gleisanlagen sind mit handelsüblichen Schotter gestaltet, der mit Holzkaltleim eingeleimt wurde.

Als negativ für den Fahrbetrieb mit langen Zügen haben sich die kleinen Radien des TT-Standardgleises erwiesen.

Geländegestaltung

Für die Geländegestaltung diente Streumaterial, das je nach Zweck und Verwendung gemischt wurde.

Das Berg- bzw. Tunnelteil entstand folgendermaßen:

Nach Fertigung des Unterbaus und der Gleisanlagen wurden an die Stelle der künftigen Bergmitte senkrechte Holzleisten geklebt, auf denen Packpapierstreifen zu befestigen waren. Das ganze sah aus wie auf einem Wäschehof mit einer gespannten Leine. Darüber wurde dann flächendeckend Packpapier geleimt und mit Gipsmasse mehrmals gesättigt eingestrichen. So kam eine stabile Landschafts- und Berghülle zustande. Der Waldboden ist erst mit Plakatfarbe gestrichen, mit Streumaterial behandelt und dann mit Bäumen beklebt worden.

Hoch- und Kunstbauten

Die auf der Anlage stehenden Hochhäuser und Wohnblöcke sind Selbstbauten. Für die Hochhäuser wurden Bausätze verwendet, deren Segmente aufzusägen und zu verkleben waren. Diese Teile bilden ein materialsparendes, großflächiges Bauteil, was beliebig neben- oder übereinander geklebt werden kann. Aus den vorhandenen Resten der Bausätze konnten noch eine größere Kaufhalle und eine Schwimmhalle gefertigt werden.

Elektrik

Auf eine elektronische Steuerung wurde verzichtet, da die Schüler selbst als „Lokführer" tätig sein wollen und sind. Dadurch wird ein vorbildnahes Fahren der Züge erlernt.

Unterteilt ist die Anlage in vier Hauptstromkreise mit 40 abschaltbaren Gleisabschnitten. Diese Aufteilung ermöglicht das gleichzeitige Fahren von sechs Zügen.

Einen schnellen Betriebszustand ermöglicht der Einsatz von 30poligen Messerleisten. Jedes einzelne Anlagenteil ist mit dem Zentralpult verbunden. Das vereinfacht die Störungssuche erheblich.

Zur besseren Stromzuführung der Gleisanlagen werden die Rahmen an den Schienenstößen ebenfalls mit Messerleisten überbrückt.

Besonderheiten

Ein charakteristisches Merkmal auf dieser Anlage ist das Fahren mit Geräuschen zur Untermalung des Geschehens.

Gesteuert wird die Akustik über vier Bandgeräte, die mit einem Mischpult universell verknüpft werden können. Für den guten Ton sorgt ein 50-Watt-Verstärker.

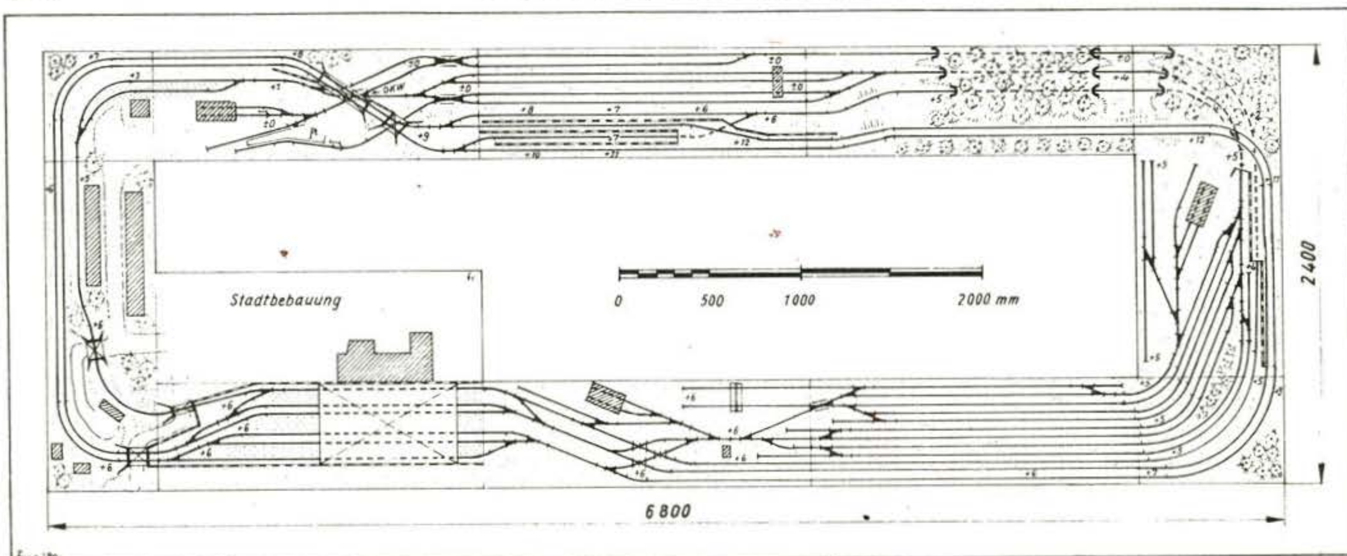
So lassen sich Geräusche verschiedener Dampfloktypen sowie Diesellloks in der Ebene und in Steigungen wiedergeben und mit typischen Bahnhofsgeräuschen wie Elektrokarren, Bahnsteigdurchsagen, Schrankengeläut, vorbeifahrende Güterzüge und selbst Vogelgezwitscher imitieren.

Erfahrungsaustausch gewünscht

Wir würden uns freuen, wenn einige Erwachsene regelmäßig zum Erfahrungsaustausch kommen könnten.

Die Schülergruppe arbeitet jeden Freitag von 15 bis 18 Uhr in der Parchimer Str. 4, Perleberg, 2910.

Auch in diesem Jahr wird die TT-Anlage in der Vorweihnachtszeit zu sehen sein und mit Volldampf und Ton die Wittenberger Ausstellung im Eisenbahnerklubhaus beleben.



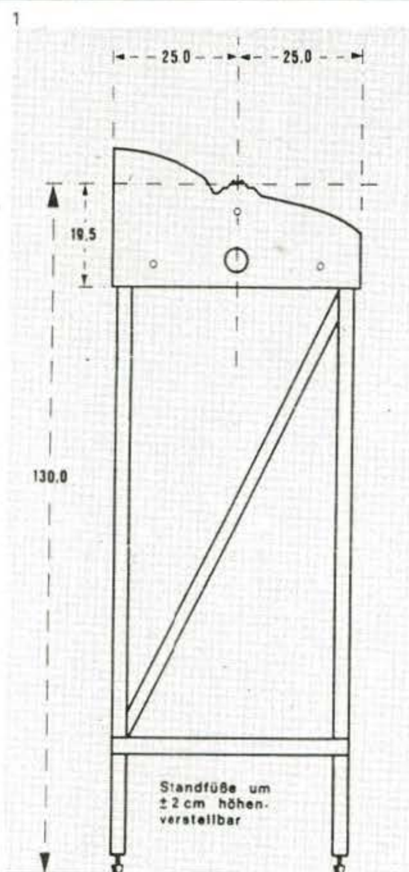
Gerhard Krauth, Mainz

Anlagenbau mit Zukunft – die Modulbauweise

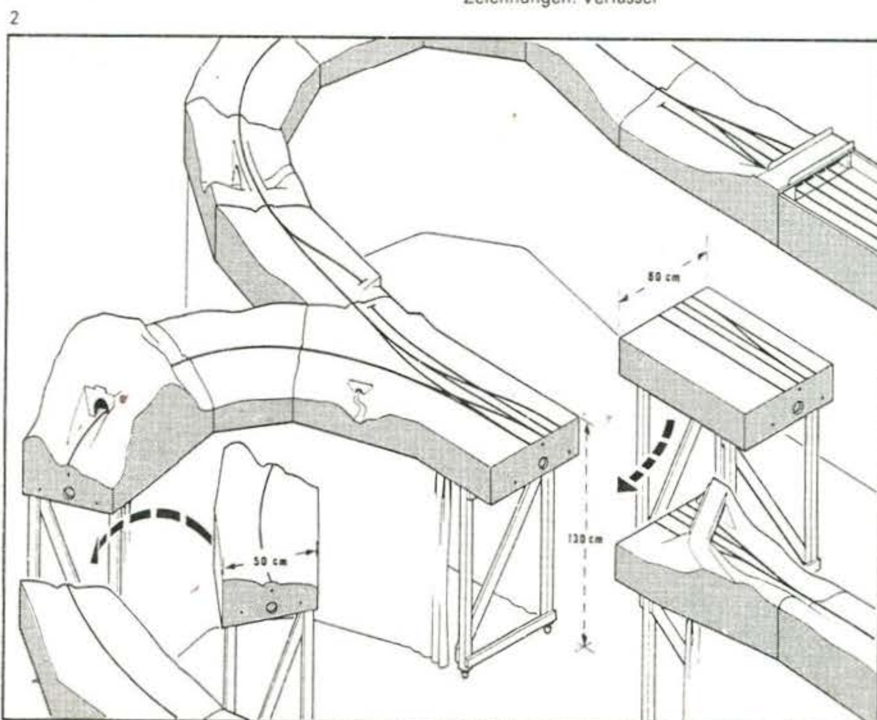
Seitdem der Gedanke des Anlagenbaus mittels Modulen in den 70er Jahren erstmals in den westeuropäischen Ländern auftauchte, hat er eine begeisterte Anhängerschaft gefunden. Das Modellbahner-Forum beim MOROP-Kongreß 1987 in Erfurt hatte sich dieses Themas angenommen; doch zeigte sich dort noch eine gewisse Skepsis, die wohl auf eine Fehleinschätzung der sich bietenden Möglichkeiten zurückzuführen ist.
Zunächst muß man einmal wissen, was der bislang in Modellbahnerkreisen unbekannte Begriff „Modul" bedeutet. Den „männlichen Modul" (Plural: Moduln) kennt man in vielerlei Beziehung: im Ursprung als römische Maßeinheit, heutzutage beispielsweise in der Elektronik, der Datenverarbeitung, der Algebra und der Zahnrad-Bezeichnung. Die „sächliche Form" (Plural: Module) hingegen bezeichnet Bauteile oder -gruppen in vielfältigen technischen Anwendungsformen. In diesem Sinne sind Modellbahnanlagen-Module also Teilstücke, die sich in beliebiger Reihung zusammensetzen lassen. Diese Austauschbarkeit von Bauteilen eines Systems ist das wesentliche Kennzeichen der Modulbauweise und unterscheidet sich damit deutlich von der bekannten „zerlegbaren Anlage".
Hat man die faszinierenden Möglichkeiten dieser Art des Modelleisenbahnbaus erst einmal erkannt, wundert man sich, daß die Idee hierzulande so spät gezündet hat. Sie hat den Weg über den „großen Teich" nach Europa gefunden, denn der Werdegang eines amerikanischen Modellbahners verläuft in der Regel nicht anders als bei uns: man läßt sich eines Tages vom „bazillus mobanicus" anstecken, hat aber weder den nötigen Platz, noch die Zeit und die finanziellen Mittel zum Bau einer eigenen Modellbahnanlage.
Der Weg zur Modulbauweise läßt sich damit logisch verfolgen;

Erste Phase
Wer nicht schon als Kind das Glück gehabt hat, eine Anfangs-Anlage geschenkt bekommen zu haben, wird irgendwann einmal anläßlich des Besuchs einer Ausstellung oder beim Betrachten der Schaufensterauslagen eines Spielwarengeschäftes das Verlangen verspüren, seinen Kindheitstraum (wer hat früher nicht vom Lokführerberuf geschwärmt?) zu erfüllen. Meist fängt es mit dem Kauf einiger Fahrzeuge an, die vielleicht in einer Vitrine landen und allein durch ihren Anblick die Phantasie des Betrachters anregen.

Zweite Phase
Eines Tages wird man zu der Erkenntnis kommen, daß die Fahrzeuge in einer stilgerechten Umgebung doch viel besser wirken könnten. So mancher richtet dann seine Modellierungskünste auf den Bau eines kleinen Dioramas. Dieser Weg ist eine hervorragende Methode zum Einstieg in den richtigen Anlagenbau. Die Beschränkung auf ein kleines Motiv erlaubt es, sich mit viel mehr Muße und Sorgfalt der Ausstattung im Detail zu widmen, und man kommt viel früher zum Erfolgserlebnis. Und wenn die Sache mal mißraten sollte, wird eben wieder von vorne angefangen. Nimmt man sich mit dem Bau einer kompletten Anlage gleich zu viel vor, verliert man oft auf halbem Weg die Lust; die Anzahl der „Unvollendeten" ist bekanntermaßen groß! Im übrigen bieten Dioramen gute Gelegenheit, sich an Ausstellungen und Wettbewerben zu beteiligen. Sie beanspruchen außerdem nicht viel Platz, man kann sie notfalls an die Wand hängen.

1


1 Das FREMODUL-System weist ein hügliges Geländeprofil auf. Zu erkennen sind drei Löcher von etwa 10-mm-Durchmesser zur Verbindung der Module durch Schrauben und Flügelmuttern. Die große Öffnung dient der Kabeldurchführung.

2


2 Die Abbildung zeigt ein Beispiel für die Zusammensetzung der Module zu einer betriebsfähigen Anlage. Links im Vordergrund ist ein einzusetzendes Bogen-Streckenmodul dargestellt, rechts ein Bahnhofsmodul mit einer im Profil von der Norm abweichende Anschlußfläche. In der Mitte erkennt man ein Verzweigungsmodul.
Zeichnungen: Verfasser

Normen Europäischer Modellbahnen

Anlagen-Module
Allgemeines

NEM 900

Empfehlung

Entwurf Januar 1990

1 Definition

Module im Sinne dieser Norm sind transportable Anlagen-Teilstücke bestimmter Größe mit genormten Anschlußflächen, die sich beliebig kombinieren und zu betriebsfähigen Anlagen zusammensetzen lassen.

2 Allgemeingültige Anforderungen

2.1 Das Modul muß als verwindungssteifer Kasten ausgebildet sein.

2.2 Die Oberkante der Anschlußflächen kann eben sein oder ein Geländeprofil aufweisen. Sofern das Geländeprofil auf eine einseitige Betrachtung ausgerichtet ist, wird die dem Betrachter zugewandte Seite des Moduls mit "Südseite" oder "vorn", die entgegengesetzte Seite mit "Nordseite" oder "hinten" bezeichnet.

2.3 Die Anschlußflächen erhalten entweder 2 bis 3 Bohrungen zur Verbindung der Module mittels Schrauben und Muttern oder Paßstifte sowie Öffnungen zum Ansetzen von Schraubzwingen. Eine weitere Öffnung dient der Kabeldurchführung.

2.4 Meßhöhe ist das Planum (Auflagefläche des Schotterbetts - vgl. NEM 122/123). Es soll entweder 100 cm (für sitzende Bedienung; Ausstellungsanlagen) oder 130 cm (für stehende Bedienung; Clubanlagen) über dem Fußboden liegen.

2.5 Die Standbeine der Module sind abnehmbar oder klappbar zu gestalten und sollen eine Verstellbarkeit aufweisen, die einen Höhenunterschied von ± 2,5 cm ausgleichen kann.

2.6 Die Unterseite des Moduls soll eben sein, um auch eine Auflage auf Tischen zu ermöglichen.

3 Größe und Form der Module

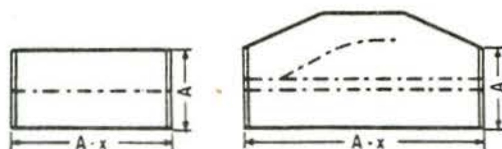
3.1 Die Breite des Moduls wird in der Regel durch die genormte Anschlußfläche bestimmt. Die Länge des Moduls soll ein Vielfaches der Breite betragen und wird meist durch die verfügbaren Transportmöglichkeiten bestimmt.

3.2 Man unterscheidet Streckenmodule (Gerade und Bogen), Bahnhofs-, Übergangs- und Verzweigungsmodule.

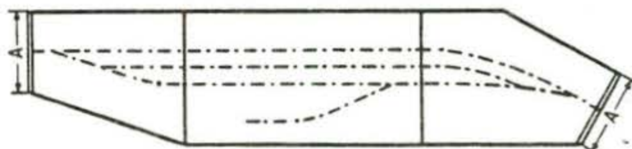
Bahnhofsmodule können abweichende Größenabmessungen haben, doch muß die Anschlußfläche zum Streckenmodul der Norm entsprechen.

Übergangsmodule stellen die Verbindung zwischen verschiedenen Modul-Systemen oder zu Modulen mit nicht der Norm entsprechenden Anschlußflächen dar.

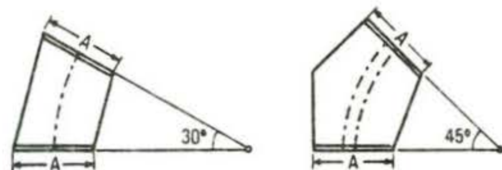
Bei den nachstehend dargestellten Ausführungsbeispielen sind die genormten Anschlußflächen (A) durch einen Doppelstrich angedeutet.



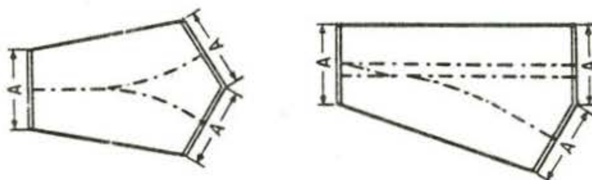
Streckenmodule (Gerade)



Übergangs- und Bahnhofsmodule



Streckenmodule (Bogen)



Verzweigungsmodule

4 Ausführung der Module

Die Normen der Reihe NEM 910 bis 999 enthalten Beschreibungen der gebräuchlichen Modul-Systeme für die verschiedenen Nenngrößen mit näheren Angaben über die Ausführung der Module, die Gestaltung der Anschlußflächen sowie die elektrische Ausrüstung. Die Zusatzbuchstaben bezeichnen das Land, in dem die betreffende Modul-Norm entwickelt wurde.

Dritte Phase
Hat man im Dioramenbau erste Erfolge erzielt, wird bald der Sinn nach höherem streben. Die Vollendung besteht darin, auf einer Anlage Betrieb zu machen; schließlich ist es ureigenste Aufgabe der (Original-)Fahrzeuge, Verkehrsleistungen zu erbringen.
Damit sieht es jedoch bei den Dioramen schlecht aus. Meist sind sie nicht betriebsfähig oder bieten höchstens Gelegenheit zu kurzen Rangierfahrten. So ist denn der Gedanke sehr naheliegend, mehrere Dioramen miteinander zu verbinden. Dazu bedarf es lediglich angepaßter Anschlußflächen. Werden diese Anschlußflächen einheitlich gestaltet, so daß man beliebige Teilstücke zusammensetzen kann, ist das Modul geboren!

Vielfalt ist Trumpf
Die stürmische Entwicklung des Modulbaus in den Ländern Westeuropas hat zu einer Vielfalt der Systeme geführt. Das ist verständlich, denn die Gestaltungswünsche können sehr unterschiedlicher Natur sein. Die Größe der Module wird meist durch die zur Verfügung stehenden Transportmöglichkeiten bestimmt, ihre Form hingegen durch die Anforderungen an die Kombinierbarkeit. Somit sind einige Systeme streng rasterförmig aufgebaut, was bei der Zusammensetzung von ringförmigen Anlagen von Vorteil sein kann; andere erlauben individuelle Freizügigkeit und bestimmen lediglich die Art der Anschlußfläche.
Streng genommen stellt die Anschlußfläche mit der Festlegung ihrer Form und der Verbindungselemente das einzig maßgebende Kriterium dar, wozu dann noch Regeln über die elektrische Ausrüstung kommen. Darüber hinaus gibt es eine Reihe sekundärer Kriterien, wozu die Landschaftsform, die Jahreszeit und die dargestellte Epoche gehören.
Überraschenderweise schert man sich in Amerika um diese Belange recht wenig; der individuellen Gestaltung sind kaum Grenzen gesetzt. Vielfach sind die Module wie eine Theaterbühne mit Rück- und (durchbrochenen) Seitenwänden gestaltet. So fährt ein Zug kunterbunt durch alle Landschaftsformen und Jahreszeiten. Es kommt einzig und allein darauf an, lange Züge zu fahren und „Betrieb zu machen". Wer die für uns unvorstellbar langen und schweren amerikanischen Güterzüge kennt, wird Verständnis haben für das Verlangen, dies auch unbedingt im Modell nachzuempfinden.
Sicherlich entspricht diese Auffassung über Modulanlagen nicht ganz dem europäischen Geschmacksempfinden, wo man vielfach mehr Wert auf ein einheitliches ästhetisches Erscheinungsbild legt.
Doch kehren wir nochmals zu den Grundprinzipien zurück:
Beschränkt sich die Austauschbarkeit der Module auf einen kleinen Kreis Gleichgesinnter im Nachbarbereich, im Verein oder einer Arbeitsgruppe, so kann selbstverständlich ein beliebiges System nach den Vorstellungen der Beteiligten entwickelt werden.
Anders verhält es sich, wenn sich ein nicht vereinszugehöriger Modellbahner an gelegentlichen Veranstaltungen beteiligen möchte. Vorgaben für ein bestimmtes System sind dann unabdingbar. Um die Festlegung gewisser Regeln kommt man also nicht herum.
Ein einheitliches europäisches, vom MOROP genormtes Modulsystem wird es sicher nicht geben; es würde die individuellen Gestaltungswünsche auch zu sehr einschränken. Ein Modulsystem muß aber einige Grundbedingungen erfüllen. Diese wurden im hier wiedergegebenen Entwurf zur **NEM 900** – „Anlagen-Module, Allgemeines" – festgelegt. Auf diesen Grundbedingungen bauen alle Modulsysteme auf. Als Beispiel sei hier ein in der BRD vom „Freundeskreis Europäischer Modellbahner" (FREMO) entwickeltes Modulsystem für die Baugröße H0 mit der Bezeichnung FREMODUL angeführt:
FREMO ist ein überregionaler Zusammenschluß von Modellbahnern, die sich insbesondere dem Modulbau verschrieben haben. Folglich hat man kein eigenes Vereinsheim, sondern veranstaltet regelmäßige Zusammenkünfte in entsprechend großen Räumlichkeiten. Neben dem Erfahrungsaustausch dienen diese Treffen dem Bau großer Modulanlagen, auf denen ein am Vorbild orientiertes Betriebsgeschehen nachgestaltet wird. Hierzu muß jeder Teilnehmer seine mitzubringenden Module anmelden, um daraus Strecken und Bahnhöfe sinnvoll zusammenstellen zu können.
Genormt ist bei FREMODUL lediglich die Anschlußfläche, die in diesem Fall ein Geländeprofil aufweist und 50 cm breit ist, um zwei Module nebeneinander in einem Pkw (bzw. Kombiwagen) transportieren zu können. Längenmaße sind nicht vorgegeben. Es können daher auch Bahnhöfe erheblicher Größe eingestellt werden, sofern die bewußte Anschlußfläche der Norm entspricht. Die Verbindungsflächen eines zu Transportzwecken geteilten Bahnhofs können somit frei gestaltet werden, da ja hier keine Austauschbarkeit in Frage kommt.
Für die Fahrstromversorgung sind einfache Regeln aufgestellt. Die Art der Bahnhofsschaltung bleibt dem Erbauer überlassen; die Bahnhöfe müssen somit ihr eigenes Stellwerk haben.
Um ein einigermaßen einheitliches Erscheinungsbild zu erreichen, ist ein allerdings sehr großzügig gehaltenes Thema vorgegeben, das zum Teil schon durch die Modul-Form bestimmt wird: eine eingleisige Nebenbahn am Rande eines Mittelgebirges zur Sommerzeit.
Sommerzeit ist ein weitgespannter Begriff, und das Grün von Mutter Natur sieht jeder mit anderen Augen. Die Erfahrung hat aber gezeigt, daß dies vom Publikum gar nicht als störend empfunden wird, und schließlich kommt es auf dieses gestalterische Beiwerk auch gar nicht an.
Während man sich bei FREMO bewußt auf den beim Modellbahner beliebten, beim Vorbild aber allmählich aussterbenden Nebenbahnbetrieb beschränkt hat, wurde bei einem anderen Modellbahnclub die zweigleisige elektrifizierte Hauptbahn als Grundthema gewählt; damit bieten sich ganz andere Betriebsmöglichkeiten. Dieses als „NORD-MODUL" bekannt gewordene System verwendet das fast gleiche Geländeprofil, ist also nahezu mit FREMODUL kompatibel.
Weitere zum Beispiel in Frankreich und der Schweiz verbreitete Systeme offenbaren ganz andere Auffassungen. Teilweise sind bestimmte Modulformen mit ihren Abmessungen genau vorgeschrieben, vielfach sind sie ohne Geländeprofil an der Verbindungsfläche, weisen dafür aber mehrere Gleise auf. Es besteht also eine Fülle von Gestaltungsmöglichkeiten.
Wie vielfältig die Systeme letztlich auch sein mögen, so steht einem gemeinsamen Einsatz doch nichts im Wege, wenn man spezielle Übergangsmodule verwendet. Auch dies wurde in der Praxis bereits erfolgreich erprobt.
Natürlich darf man das Augenmerk nicht allein den mechanischen Dingen widmen. Einen Hauptteil der Entwicklungsarbeit erfordern die elektrischen Verbindungen, wobei man sich bei zweigleisigen Strecken-Modulen einem weitgehend automatisierten Blockstellen-Betrieb zuwenden wird, aus dem die Bahnhofsanlagen herausgelöst werden sollten. Rechnergestützte Betriebsverfahren finden besonders bei der Jugend viel Interesse.
Wichtig ist bei der Aufstellung von Normen für Modulsysteme die Beschränkung auf das absolut Notwendige, um der individuellen Kreativität breiten Spielraum zu lassen, denn Modellbahnerei soll ja in erster Linie Spaß machen!

Anmerkung
Was das Thema Modul betrifft, so gibt es für uns einiges nachzuholen oder besser: aufzuholen! Das soll in den nächsten Heften geschehen. Wir wollen über Aktivitäten europäischer Modulclubs berichten und auch Kontaktadressen vermitteln. Natürlich sollen einzelne Module im „me" vorgestellt werden. Dazu erwarten wir Fotos und Kurzbeschreibungen Ihres Moduls.
Die Redaktion

Norbert Schmidt (DMV), Berlin

Spezialisten unter sich

Das Treffen der Freunde großer Spurweiten hat eine 15jährige Tradition

Tauschmärkte sind unter uns Modelleisenbahnern und Freunden der Schienenwege sicher keine Besonderheit. Doch Nostalgie und antiquarisches Flair der Tauschobjekte und eine nunmehr 15jährige Tradition ließen einen Außenseiter unter diesen Veranstaltungen auf einen exklusiven Platz rücken: „Das Treffen der Freunde der großen Spurweiten, verbunden mit einem Tauschmarkt" – wie es in der Einladung der AG 3/34 des DMV aus Wittenberg-Piesteritz alljährlich angezeigt wird.

Der Parkplatz vor dem Kulturhaus in Piesteritz ließ am 17. März 1990 bereits ahnen, daß sich im großen Saal etwas besonderes abspielt. Dicht gedrängte Fahrzeugreihen, eine Parkeinweisung, die nur mit Mühe die Übersicht behielt, und schwere Koffer und Behälter schleppende Besucher vermittelten den ersten Eindruck. Im Veranstaltungssaal des Obergeschosses selbst dann der Kern des Treibens.

Auf langen weiß gedeckten Tischen historische Prachtstücke aus bunt bemalten oder bedruckten Blechen in Größen, wie sie nur noch die Älteren unter uns aus ihrer oder anderer Kinderstube her in Erinnerung haben. Ganz nebenbei auch Erzeugnisse der neueren Plasttechnologie, wie sie von westeuropäischen Herstellern in den Nenngrößen 0, I und II angeboten werden.

Ihre stolzen Besitzer sind zumeist Sammler aus Passion, schon Jahre dabei und das ganze wie eine Familienveranstaltung betrachtend. Nicht der Handel steht im Vordergrund, sondern der Kontakt, der Austausch mit Freunden und Bekannten.

Als junge Liebhaber der großen alten Spurweiten trafen sie vor 15 Jahren erstmalig in Piesteritz zusammen, wurden langsam alte Hasen und sind nicht selten bereits von der nächsten Generation flankiert, die bereit ist, das Hobby des Vaters weiterzuführen.

Aber auch für den kleinen Fan oder Beginner, der nur wenige solcher Stücke sein eigen nennt, gab es eine Chance. Ein günstiger Tausch, der Kauf eines noch erschwinglichen Accessoirs oder auch nur die fachliche Erläuterung zu einem interessanten Objekt bereicherten ihn und trugen zur persönlichen Zufriedenheit vieler Anwesender bei.

Doch kann auch nicht verschwiegen werden, daß es in jedem Jahre schwieriger wurde, etwas zu erwerben. Der systematische Ausverkauf durch den dubiosen Antikhandel mit seinen „speziellen" Praktiken hat nicht nur das inländische Angebot irreversibel geschmälert, sondern auch die seriösen Sammler vorsichtig werden lassen.

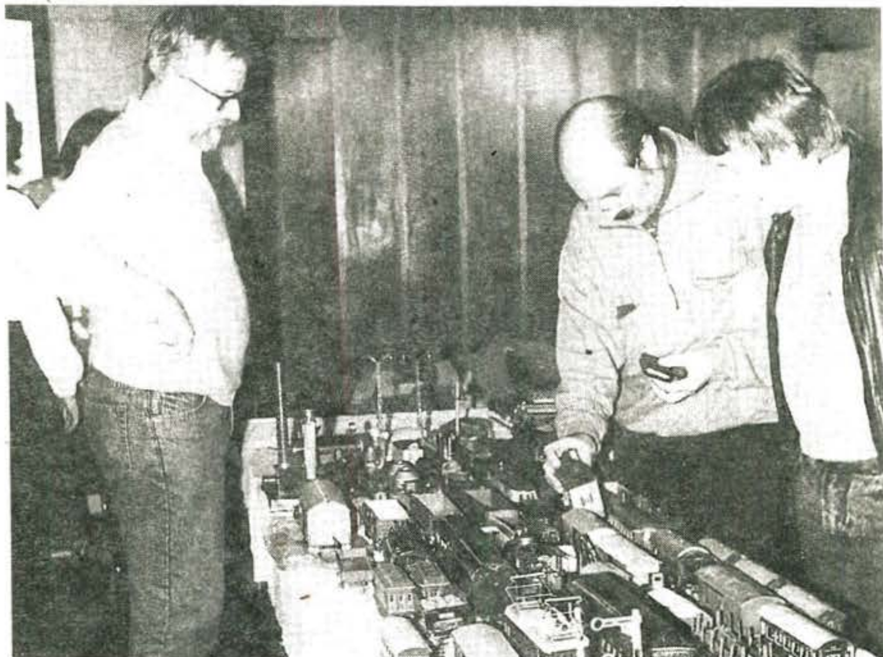
Vieles wurde nicht mehr offen gezeigt, um nicht gefährliches Interesse zu erwecken, daß unter Umständen zum Verlust der ganzen Sammlung hätte führen können.

Nun aber, wo diese Gefahr nicht mehr besteht, erwächst eine neue Konkurrenz – das „bunte Geld", als Ironie einer Veränderung, die insbesondere den kleinen Sammler weiterhin deklassiert.

Zum Trost aber blieb auch bei diesem Treffen der unverminderte Zuspruch an den Verkaufstischen mit Ersatzteilangeboten, die rührigen Enthusiasten in häuslicher Kleinfertigung herstellten und damit die Reparatur oder den Nachbau eines erstrebenswerten Stücks ermöglichen. Alles in allem daher immer noch für Akteure und Besucher eine gelungene Veranstaltung.

So bleibt für die Zukunft nur zu hoffen, daß dieser Tauschmarkt seinen familiären und amateurhaften Charakter behält. Auch in der Vergangenheit gab es immer Kräfte gegen dieses Treffen, doch die Hartnäckigkeit der Organisatoren, unter denen Freund Günter Stoye wohl das größte Verdienst zukommt, haben die Hürden der Zeit gemeistert.

Möge daher das Interesse von eingefleischten Sammlern und weniger leidenschaftlichen Liebhabern der großen Spuren auch weiterhin ausreichen, diese kleine Besonderheit der Modelleisenbahnszene zu erhalten.



Die Vielfalt an Fahrzeugen und Zubehör war auch am 17. März 1990 wieder beeindruckend.
Foto: Verfasser

Module

Informationstreffen

In Vorbereitung auf ein erstes deutsch-deutsches Modultreffen im Oktober dieses Jahres (genauer Termin wird noch bekanntgegeben) veranstaltet der Arbeitskreis Module ein Informationstreffen zu allen Fragen, die mit dem Thema Modul in Verbindung stehen. Eingeladen sind alle Modelleisenbahner, die

– mehr über Module erfahren wollen,
– vielleicht sogar schon über erste Erfahrungen auf diesem Gebiet verfügen,
– oder aber sich bisher mit dem Bau von Dioramen und Geländestücken beschäftigt haben.

Unser Informationstreffen findet am 10. Juni 1990 im Freizeit- und Erholungszentrum Berlin, Wuhlheide, Raum 113/114, von 10 Uhr bis 17 Uhr statt.

Für Modellbahnanlagen

Modellbahnanlagen in Form variabel gestalteter Anlagenteile zu bauen, findet auch zwischen Kap Arkona und Fichtelberg immer mehr Interesse.

Die dafür notwendigen Unterlagen wurden in den letzten Monaten von einer Arbeitgruppe – ihr gehören mehrere Arbeitsgemeinschaften des DMV an – erarbeitet und sollen allen interessierten Modelleisenbahnfreunden zur Verfügung gestellt werden. Das Informationsmaterial wird angeboten, um künftige Modultreffen vorzubereiten und auch neue Anlagenkonzeptionen für Gemeinschaftsanlagen zu entwickeln.

Wir wollen landesweit alle Modelleisenbahner ansprechen, die mit dem Hobby Modelleisenbahn neue Möglichkeiten einer schöpferischen Freizeitgestaltung suchen. Wir bieten den Clubs wie auch nicht organisierten Modelleisenbahnfreunden eine Chance zum Erfahrungsaustausch, helfen beim Aufbau realistisch gestalteter Themen und auch all denjenigen, die auf gemeinsamen Modul-Anlagen den vorbildnahen Zugbetrieb nachempfinden wollen.

Interessenten melden sich bitte beim Arbeitskreis Module, Klaus-Dieter Dienst, Stargarder Straße 44, Berlin, 1058. Unser Informationsheft kann dort per Zahlkarte angefordert werden: 2,00 Mark Schutzgebühr sowie 0,50 Mark Porto und Verpakkung. Die Zahlkarte gilt als Bestellung.

Arbeitskreis Module

Andreas Pomowski, Falkenstein (Vogtl.)

Baureihe 110 in H0 umgebaut

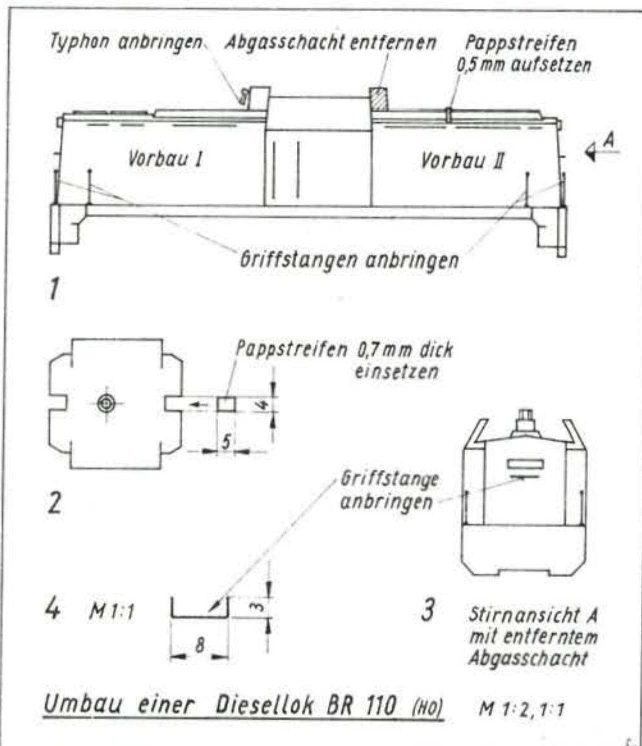
Vorbild

Vielen Modellbahnfreunden wird auch schon aufgefallen sein, daß es an den Diesellokomotiven der Baureihe 110 der Deutschen Reichsbahn einige kleine Abweichungen gibt. Das betrifft den Farbanstrich ebenso wie äußerliche Veränderungen.
Vor allem ist es das graue Fahrwerk, welches bei den im Raw jüngst instand gesetzten Loks auffällt. Hinzu kommen besonders die Einsparung des Heizkesselabgasschachts auf dem Vorbau II am Führerhaus. So ist auch das Vorbild des H0-Modells, die 110 025-4, seit kurzem ohne diesen Abgasschacht ausgeführt.

Modell

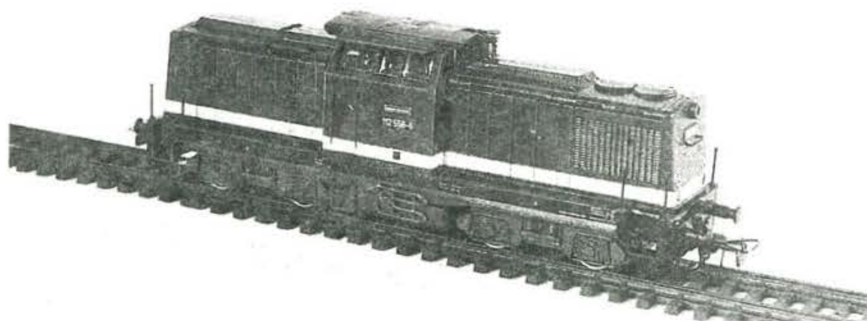
Zuerst entfernen wir das Lokgehäuse vom Rahmen. Nun werden beide Drehgestellblenden und der Tank durch die jeweiligen Schrauben gelöst und abgenommen. Teile, die wir nicht benötigen, legen wir beiseite.
Die beiden Drehgestellblenden und der Tank werden mittelgrau lackiert. Dazu eignen sich Plaste- oder auch Nitrofarbe. Anschließend verändern wir das Lokgehäuse (Abb. 1). Der Heizkesselabgasschacht wird vorsichtig mit einer Laubsäge abgetrennt. Beide Flächen werden glatt gefeilt. Nun wird ein 1,0 mm breiter und 0,5 mm starker Pappstreifen in der Mitte des Vorbaudachs II über dessen gesamte Breite geklebt, um die Verbindung der beiden Dachhälften besser zu verdeutlichen (siehe Vorbild).
Als nächstes sind mit einem 1,0-mm-Bohrer acht Löcher in den Umlauf links und rechts neben die Rangiertritte zu bohren. Danach kleben wir acht Griffstangen von einer Lokomotive der Baureihe 106 in diese Bohrungen ein. Sind diese Griffstangen nicht vorhanden, können auch Stecknadeln mit Metallkopf, die vorher auf die passende Länge von 11 mm gekürzt wurden, verwendet werden. Weitere Griffstangen sind an den Stirnseiten unterhalb der Loknummern anzubringen. Hierfür eignet sich N-Fahrdraht, der gemäß Abb. 4 zurechtgebogen wird. 0,5-mm- bis 1,0-mm-Bohrer schaffen Befestigungsmöglichkeiten.
Haben wir auch diese Arbeit abgeschlossen, ist ein kleiner Pappstreifen in die freie Öffnung des Führerhausdachs einzusetzen. Der Pappstreifen muß in die Öffnung des Dachs passen, die nach dem Zusammenbau in Richtung Vorbau II zeigt.
Danach wird an dem anderen Abgasschacht (Vorbau I) noch ein Typhon (Lehmann-Bauteil) angebracht (Abb. 1). Wer will, kann noch die seit einiger Zeit im Handel erhältlichen H0-Lokpersonale verwenden und sein Modell mit einem Lokführer besetzen.
Sind nun die lackierten Teile trocken, kann das Fahrwerk wieder komplett zusammengebaut werden. Jetzt folgt ein kurzer Probelauf. Anschließend werden Lokgehäuse und Führerhausdach wieder auf den Rahmen aufgesetzt und befestigt. Die angebrachten Griffstangen und -imitationen am Lokgehäuse sind schwarz zu lackieren.

1 bis 4



1 bis 4 Die für den Umbau erforderlichen Veränderungen bzw. Einzelteile
5 Deutlich erkennbar sind die Griffstangen auf dem Umlauf und an der Stirnseite des Vorbaus I sowie das Typhon am Abgasschacht.
6 Hier sind die Umbauten am Dach und in der Mitte des Vorbaus II gut zu erkennen, ebenfalls die Griffstangen an der Stirnseite.
Fotos: G. Kühn, Gospersgrün; Zeichnung: Verfasser

5



6



Leipzig '90

Eine Farbbildnachlese

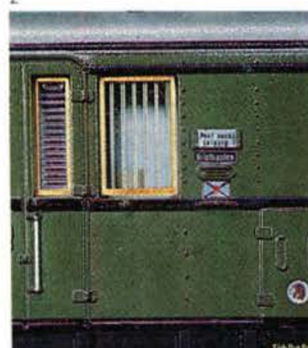
Über die Messeneuheiten der DDR-Modellbahnindustrie berichteten wir im Heft 5/90. Die nun folgende Farbbildnachlese soll noch einmal alle wesentlichen Neuheiten vergegenwärtigen. Trotz größter Bemühungen ist es uns bisher nicht gelungen, den berechtigten Wunsch unserer Leser zu erfüllen, derartige Berichte früher zu veröffentlichen. Der Grund liegt darin, daß die Vorlaufzeit für den Farbdruck drei Monate beträgt. Dennoch bleiben wir am Ball und bemühen uns, baldmöglichst schneller reagieren zu können. Bedingung dafür ist vor allem eine moderne, d. h. elektronische Text- und Bildverarbeitungstechnik auf den Redaktionstischen.
Die Redaktion

1 und 2 Der DRG-Epoche widmen sich immer mehr Modelleisenbahner. Nun gibt es den bekannten PwPosti 34 in dieser Aufmachung.
3 und 5 Der geschlossene Güterwagen mit Bremserhaus als Hannover 75 263
4 Ebenfalls mit DRG-Beschriftung wurde ein alter Bekannter gezeigt: der Güterzuggepäckwagen Pwg.
6 Noch einmal: der geschlossene Güterwagen, jedoch ohne Bremserhaus als Cassel 78 455
7 Aber auch der Kassel 82 196 stellt eine willkommene Ergänzung des bestehenden Sortiments dar.
8 Mit der Beschriftung des Gattungsbezirks Ludwigshafen (Nr. 10567) ist der Omn-Wagen hoffentlich bald im Handel erhältlich.
9 Völlig überarbeitet zeigte Prefo den bekannten Säuretopfwagen.

1



2



3



4



5



6



7



8



9



vorbild-modell

Ein kleiner Sachse von Fleischmann

Bereits 1988 präsentierte die bekannte Modellbahnfirma Gebr. Fleischmann aus Nürnberg für die Nenngröße H0 eine neue Serie von ehemaligen Länderbahnwagen in der Beschriftung der Epoche II (DRG). Gleichzeitig wurden diese Wagen auch in das N-„piccolo"-Sortiment aufgenommen. Anläßlich des 80jährigen Jubiläums des „Deutschen Staatsbahnwagen-Verbandes", einst gebildet zwischen den Länderbahnen Sachsens, Badens, Preußens, Bayerns und Oldenburgs, brachte Fleischmann 1989 in beiden Nenngrößen eine einmalige Sonderserie dieser Fahrzeuge in Länderbahnausführung (Beschriftung der Epoche I) heraus – für die Sammler besondere „Rosinen".

Zu diesen Modellen zählt auch der hier vorgestellte H0-Kohlenwagen Omk[u] der Königlich-Sächsischen Staats-Eisenbahnen (K. Sächs. Sts. E. B.).

1 Der Omk[u] von Fleischmann – ein fein detailliertes H0-Modell
2 Die Beschriftung des sächsischen Kohlenwagens ist eine Wohltat für das Auge.
Fotos: Albrecht, Oschatz

1



2



10



11



10 1 990 Exemplare werden im Jahre 1990 als limitierte Sonderauflage von der „grauen" 56er hergestellt.
11 bis 13 Der beliebte „Bubikopf", die BR 64, wurde überarbeitet, kleinere Kompromisse blieben allerdings unumgänglich. Erfreulich, daß das Modell sowohl in DR- (Abb. 11) als auch DRG-Variante (Abb. 13) produziert werden wird.
14 Die Zugpackung mit einem klassischen DRG-Nebenbahngang dürfte viele Interessenten finden.
Fotos: Albrecht, Oschatz

12



13



14



Das Vorbild
gehört zu einer Serie der sogenannten Verbandsbauart (auf den Deutschen Staatsbahnwagen-Verband bezogen), die von 1910 bis 1915 für die Staatsbahnen Sachsens und Preußens gebaut wurde. Ein seit Mai 1987 wiederaufgearbeiteter Wagen gehört zum Bestand des Verkehrsmuseums Dresden (VMD). Im „me" 5/88, S. 7ff., wurde er umfassend beschrieben, so daß hier auf weitere Angaben verzichtet werden kann.

Das Modell
Fleischmann wählte für sein Modell den Wagen 46882, also nicht den VMD-Wagen 46954, wobei zu vermuten ist, daß auch dieser für die Modellfindung Pate gestanden hat. Als technische Abweichungen zum Dresdener Wagen sind zu nennen:
– Das Modell ist nicht mit Puffern der Länderbauart, sondern mit Einheits-Hülsenpuffern ausgestattet. Ein Umstand, der für ein Fahrzeug der Epoche I fragwürdig erscheint.
– Unter den Seitenwandtüren befinden sich Tritte, die der Museumswagen nicht aufweist.
– Die Beschriftung, die lupenrein ausgeführt wurde, weist einige Unterschiede zum VMD-Wagen auf; ein Beweis dafür, daß auch andere Unterlagen zu Rate gezogen wurden.
Fein detailliert wurde der genietete Wagenkasten. Die Vorrichtungen zum Öffnen der Stirnwände zeigen sich in exakter Nachbildung.
Präzise modelliert sind auch Radlager und Federpakete. Die dem Vorbild nachempfundenen soliden spitzengelagerten Metallspeichenradsätze verleihen dem Wagen sehr gute Laufeigenschaften und – das sollte hier ruhig hinzugefügt werden – nichts anderes ist man von Fleischmann gewohnt!
Kommen wir nun zum europäischen Kupplungssalat. Auch hier liegt Fleischmann im Trend und beugte allen Querelen vor, indem das Modell mit einem Kupplungsschacht nach NEM 362 ausgerüstet wurde. Zum Lieferumfang gehört die altbewährte Fleischmann-Kupplung (Kat.-Nr. 6510) ebenso wie die PROFI-Kurzkupplung (Kat.-Nr. 6515). Natürlich ist ebenso der Einbau der Norm-Bügelkupplung (Kat.-Nr. 6511) möglich.

Beschriftungsfeld	Museumswagen	Modell
Masse des Wagens	6 230 kg	7 340 kg
Ladungsverteilung	3,5 t/m	3,4 t/m

In den Kupplungsschacht können auch Fremdkupplungen eingesteckt werden. Ein Versuch mit solchen von Roco zeigte keine Probleme.
Viele Modelleisenbahner bewerten ein Modell u. a. nach der Gestaltung der Wagenunterseite, obwohl hier durch Radsatz und Kupplungsaufnahme Kompromisse unvermeidlich sind. Der Kohlewagen ist „unter der Gürtellinie" ausreichend detailliert, wobei man immer berücksichtigen sollte, daß diese Seite im Modellbahnbetrieb kaum zu sehen ist. Die Streben für die Trittstufen sind zwar etwa „gewaltig", aber filigraner geht es nun mal in Kunststoff nicht, wenn das erste Auspacken heil überstanden werden soll.
Fleischmann hat uns mit diesem Wagen (erneut) eine Freude bereitet, und zwar den H0-Modelleisenbahnern insgesamt, denn der Kohlenwagen ist bei entsprechender Dekorierung von Epoche I bis Epoche IV einsetzbar. Nachdem diese Fahrzeuge Anfang der 60er Jahre aus dem regulären DR-Betriebsdienst verschwanden, gelangten einige zu Werk- und Anschlußbahnen.
Daß die N-Freunde bei Fleischmann nicht „draußen" stehen, wurde schon eingangs erwähnt. Auch sie bekamen ihren kleinen Sachsen!

Neues Domizil für die Freunde der AG 3/4 Meißen

Eine der ältesten Arbeitsgemeinschaften im Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR ist die AG 3/4 Meißen. Seit Gründung unserer AG hatten wir mit unzureichenden Arbeitsräumen zu kämpfen. Oftmals zogen wir um und waren kaum zufrieden mit den Räumen, die in unserer über 1000jährigen Heimatstadt aufgetrieben wurden. Unvermietbare Wohnungen, ehemalige Lagerräume – viel zu klein und schlecht heizbar. Ein Provisorium folgte dem anderen. 1985 mußten wir unseren langjährig genutzten Raum wegen Teilabriß räumen. Nach vielen Fehlschlägen erhielten wir die Möglichkeit, mit einem Meißner Betrieb einen Nutzungsvertrag über 25 Jahre für ein ganzes Haus abzuschließen. Das Haus befand sich in einem desolaten Zustand, nasse Wände, ein kaputtes Dach, allein 80 t Bauschutt fielen an. Am 25. April 1986 begannen wir mit den Arbeiten, und am 7. April 1989 wurden sie erfolgreich beendet. 10 800 Arbeitsstunden erbrachten die Mitglieder unserer Arbeitsgemeinschaft. Stolz sind wir, neben den Zwickauer Modellbahnfreunden auch ein Haus der Modellbahn geschaffen zu haben. Im Meißner Modellbahnhaus befindet sich eine Werkstatt zur Holz- und Metallbearbeitung, ein Versammlungsraum, eine Elektrowerkstatt, Räume für den Bau an der Anlage sowie zur Landschaftsgestaltung, eine Garderobe und eine kleine Küche.
Als Ausdruck der Verbundenheit mit ihrer Heimatstadt und als Dank an den Rat der Stadt Meißen überwies die AG 3/4 500 Mark an das Kuratorium „Rettet Meißen".
R. Frank,
AG 3/4 Meißen des DMV

Zum Internationalen Modellbahnwettbewerb – „me" 1/90, S. 26 –

Wenn Modellbahnfreund Hanusch schreibt, daß beim Internationalen Modellbahnwettbewerb 1989 in Brno ein Qualitätsabfall der Modelle zu verzeichnen war, muß man leider sagen, daß diese Äußerung nicht nur mangelnde Sachkenntnis, sondern auch eine Beleidigung der Modellbauer darstellt, die seit Jahren unser Land mit guten Modellen beim Internationalen Modellbahnwettbewerb vertreten. Es liegt doch auf der Hand, daß bei einer willkürlichen Anhebung des Punkteniveaus zum Erreichen der einzelnen Preise die Anzahl dieser zurückgehen muß. Daraus kann man doch nicht schließen, daß das Niveau gesunken ist.
Die Modelle, die über die Bezirkswettbewerbe zum Internationalen Modellbahnwettbewerb eingereicht werden, lassen keinen Qualitätsabfall erkennen.
Zum Bewertungsmodus ist zu sagen: In den letzten Jahren muß man immer wieder feststellen, daß der Begriff Wettbewerb kaum noch zutrifft. Vielmehr findet eine jährliche Einstufung der Modelle statt. Unter einem Internationalen Modellbahnwettbewerb versteht man doch, daß die besten Modelle ermittelt und plaziert werden. Dabei spielt die Punktezahl weniger eine Rolle. Wenn ein Modell in diesem Jahr die höchste Punktzahl erreicht hat, muß es doch dafür auch den ersten Preis erhalten. Schaut man sich aber die Bewertungstabellen an, so erscheinen in vielen Kategorien nur zweite, ja sogar in manchen stark besetzten Gruppen nur dritte Preise. Ein Sportler, der bei einem Wettkampf als Erster durchs Ziel geht, wird auch nicht Zweiter. Zu befürchten ist, daß durch diese Erscheinungen ein starker Rückgang am Wettbewerb zu erwarten ist. Es wäre schade, wenn der Internationale Modellbahnwettbewerb dadurch weiter an Attraktivität verlieren würde.
U. Groth, Dresden

Spur 0-Freunde, aufgepaßt!

Bei Lada-Händlern in der BRD gibt es sehr gute Automodelle im Maßstab 1:43. Hier einige Typen:
ZIL 115 Preis 27,50 DM, Lada 2102-Kombi, Preis 15,90 DM, Lada 2105-Nova, Preis 17,00 DM, Lada 2107-Tosona, Preis 17,70 DM und Lada 2121-Niva, Preis 19,50 DM. Die Metall-Modelle besitzen detaillierte Inneneinrichtungen zum Teil zu öffnende Motorhauben, Kofferraumdeckel bzw. Heckklappe und das Modell Niva sogar „lenkbare Vorderräder". Die Modelle werden in der UdSSR hergestellt.
V. Oster, D-Karlstein-Dettingen

Auf nach Zwickau
Am 23. Juni 1990 finden von 8 bis 10 Uhr auf der Anschlußbahn des Steinkohlenwerks „August Bebel" in Zwickau Sonderzugfahrten statt. Bespannung: Lok 86 607 sowie zwei Reisezugwagen; Fahrpreis 4,– M; Fahrkarten am Zuge.
By.

Frank Bellin (DMV), Berlin

Neue Modellautos

Daß das im „me" 5/89, S. 28, vorgestellte H0-Modell eines Škoda 1200 der Prager Firma JGRA-TOYS kein Einzelgänger blieb, beweisen die hier vorgestellten Neuheiten, die übrigens im Berliner ČSFR-Kulturzentrum in der Leipziger Str. 60 schon zum Verkauf angeboten wurden.

So gibt es neben einer dritten Škoda-Variante 1200 Pick up mit und ohne Plane nunmehr das Modell einer LIAZ-Sattelzugmaschine in mehreren Ausführungen und Farben, auch mit Dachspoiler (Luftleiteinrichtung) und mit aufgedrucktem LIAZ-Schriftzug. Dieses Fahrzeug hat eine Inneneinrichtung und eingesetzte glasklare Scheinwerfer. Eine weitere Ausführung ist der „Renn-Truck" der Rallye Paris–Dakar mit origineller Bedruckung, und auch der Škoda-Pkw wird inzwischen in vielen bedruckten Varianten, so als Taxi und als Polizeiwagen, gefertigt. Zu diesem Zweck hat man eine aufwendige Tampon-Druckmaschine angeschafft.

Handmuster weiterer Modelle lassen erkennen, welche Vielfalt man in Zukunft von JGRA-TOYS erwarten kann. Als nächstes sollen ein dreiachsiger Pritschenauflieger mit Plane, der TATRA 138 Rundhauber, und die TATRA 8 × 8-Schwerlastzugmaschine auf den Markt kommen. Geplant sind weiterhin ein Škoda-Favorit und Lada-Niva.

1



Andere Wünsche zahlreicher Autosammler und Modellbauer bleiben jedoch noch offen – eine Repräsentationslimousine TATRA 613 zum Beispiel. Aber vielleicht greift JGRA derartige Anregungen bald auf.

JGRA-TOYS-Modelle kann man in der ČSFR in Bastel-Geschäften und an Souvenir-Kiosken kaufen.

Auch in der Sowjetunion, in Kiew, gibt es neuerdings eine Firma, die Straßenfahrzeuge im Maßstab 1:87 produziert. Ursprünglich Hersteller von Ohrclips aus Plast, fertigt man jetzt Modelle des von 1934 bis 1944 in der UdSSR gebauten Pritschen-Lkw ZIS 5 in drei Ausführungen: als normalen Lkw, als Lkw mit Kettenantrieb (Raupenschlepper) und als Sankra mit Rot-Kreuz-Plane. Außerdem gibt es noch einen schweren Raupentraktor vom Typ Caterpillar DT 85, der nach 1945 in der UdSSR in Lizenz vom Band lief. Das Modell ist, wie alle anderen verglast, aus glänzendem Kunststoff hergestellt. Alle Kettenräder drehen sich, was absolute Spitzenklasse im Miniaturmodellfahrzeugbau darstellt.

Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, daß seit kurzem die ČSFR-Firma Smer unter dem Namen MIKRO-AUTO drei H0-Automodelle nach internationalen Vorbildern produziert, u. a. einen Pkw Mitsubishi-Galant in mehreren Farben mit extra eingesetztem Zierstreifen und Kühlergrill und glasklaren Scheinwerfereinsätzen. In gleicher Qualität präsentiert sich auch ein Nissan Prairie.

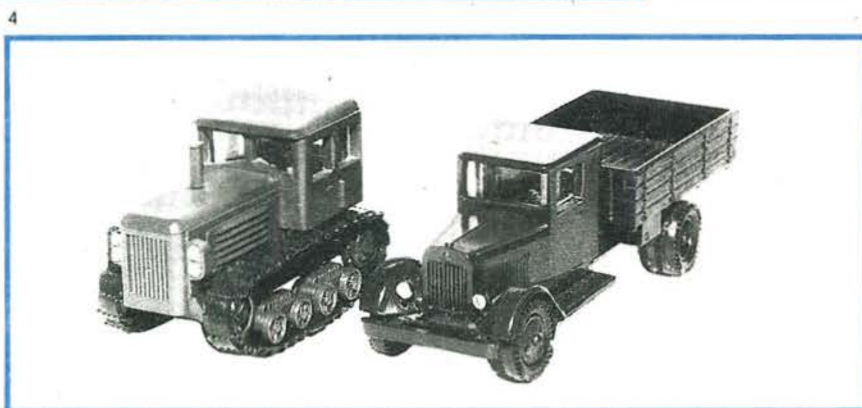
2



3



4



1 und 2 Die LIAZ-Sattelzugmaschine der Prager Firma JGRA-TOYS mit und ohne Verpackung

3 Gut läßt sich das Fahrzeug mit Permot-Sattelaufliegern kombinieren.

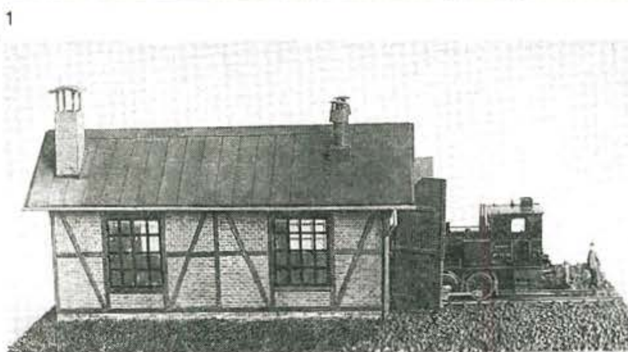
4 H0-Modelle aus der Sowjetunion: Raupentraktor Caterpillar DT 85 und Lkw ZIS 5

Fotos: Verfasser (1 und 3); P. Kasperzek, Sebnitz (2 und 4)

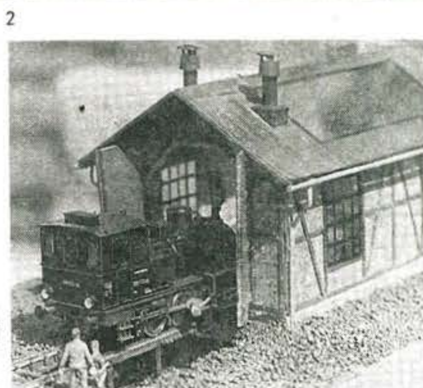
Einen romantischen Lokschuppen ...

... baute Modellbahnfreund Eberhard Kühnlenz für seine An-der-Wand-entlang-Anlage. Die Fotos zeigen das sehr realistisch wirkende Bauwerk in Fachwerk-Ziegel-Ausführung mit den etwas schief in den Angeln hängenden Torflügeln (Abb. 1). Sogar eine Untersuchungsgrube für die T 3 wurde vorgesehen (Abb. 2). Festgestellte kleinere Schäden kann das Lokpersonal selbst beheben, denn im Inneren des Schuppens gibt es einen Amboß und ein Schmiedefeuer. Eine rote Glühlampe erzeugt den echt wirkenden „Feuerschein" (Abb. 3 und 4).
Etwa 50 Stunden benötigte Eberhard Kühnlenz für den Bau des romantischen Lokschuppens.
me, Fotos: E. Kühnlenz, Erfurt

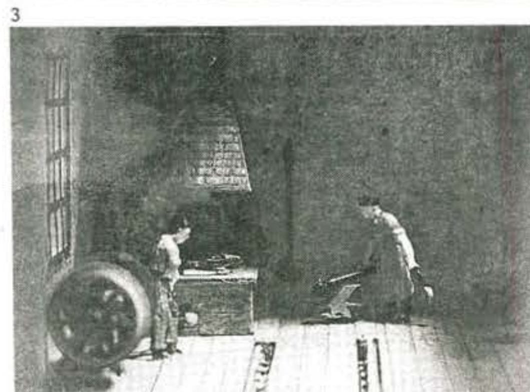
1



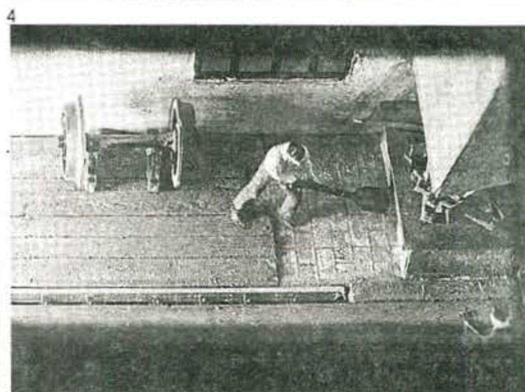
2



3

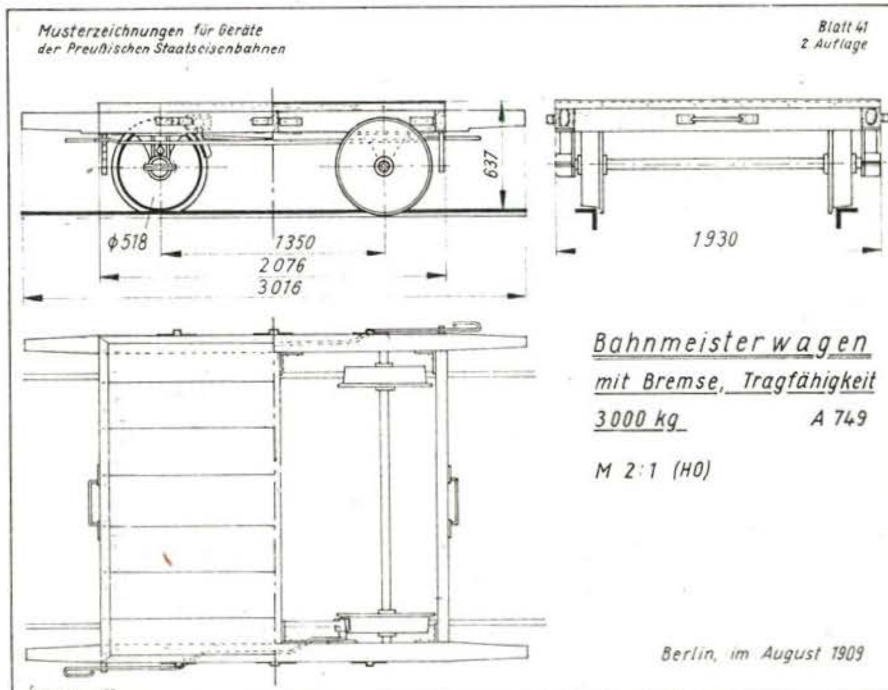


4



Ein Bahnmeister

Ein Bahnmeisterwagen nach Blatt 41 der Musterzeichnungen für Inventarien der Preußischen Staatseisenbahnen, kurz auch „Bahnmeister" oder „Kleinwagen" genannt, gehörte früher zur Ausstattung einer jeden Rotte von Bahnunterhaltungsarbeitern. Relativ leicht gebaut, konnte er auf freier Strecke – meist an Überwegen – ohne Schwierigkeit aus dem Gleis gehoben werden, um es für Zugfahrten wieder freizugeben. Mit den Fahrzeugen, die noch bis in die Epoche III weit verbreitet waren, transportierte man Materialien, Werkzeuge und Geräte. Auch eine abgebaute „Rottenbude" befand sich, in Einzelteile zerlegt, auf der Ladefläche, wenn die Baustelle gewechselt wurde. Von Hand geschoben, erreichten die Fahrzeuge kaum mehr als Schrittgeschwindigkeit, so daß befahrene Gleisabschnitte längere Zeit für den Zugverkehr nicht nutzbar waren. Mit zunehmender Streckenbelastung wurden sie zum Verkehrshindernis und ab den 50er Jahren, zunächst auf Hauptstrecken, von Motorkleinwagen (SKl) abgelöst. Heute sind derartige Fahrzeuge nur noch selten im Einsatz, der dann überwiegend nur auf Bahnhofsgleise beschränkt sein wird.
Das Fahrzeug bestand aus einem Kantholzrahmen, der durch Stahlbeschläge ausgesteift und verstärkt war. Die außenliegenden Achslager aus Gußstahl nahmen die beiden Radsätze auf. Beiderseits wirkte eine feststellbare Handhebelbremse auf je einen Radsatz. Die Ladefläche, mit Holzbohlen abgedeckt, war allseitig von einem Stahlwinkelprofil eingefaßt. Die Fahrzeuge hatten einen rotbraunen Anstrich. An den Längsholmen die Heimatdienststelle, z. B. „Bm Gotha", oft durch eine Nummer ergänzt, mit weißer Ölfarbe angeschrieben.
Da das Modell nicht fahrtüchtig sein muß und vorwiegend als Dekoration auf der Anlage aufgestellt wird, ist ein Nachbau relativ einfach. Auf die Bodenplatte aus 0,5 mm starkem Sperrholz werden die vorbereiteten Holzprofile des Rahmens aufgeklebt. Die Achslager sind aus Blech zu fertigen, u. U. kurze Stücke einer Kugelschreibermine aufgelötet, und dieselben, am besten als Achslagerbrücke, unter den Boden bzw. an die Längsträger geleimt. Die Räder werden aus Messing gedreht, notfalls lassen sich auch N-Räder verwenden, die jedoch etwas größer im Durchmesser sind. Die Fahrzeuge gab es auch ohne Bremse, so daß man auf eine Nachbildung aus Draht und dünnem Blech verzichten kann. Nun schließen sich folgende Arbeiten an: Fugen einritzen, Winkelstahlrahmen aufkleben, Handgriffe anbringen und Anmalen.
Für ein solches Gerät findet sich auf jeder Modellbahnanlage noch ein Platz.
Text und Zeichnung: G. Fromm, Erfurt



Sonderfahrten

Bezirksvorstand Dresden, AG 3/2 „Müglitztalbahn"
Anläßlich „100 Jahre Müglitztalbahn" verkehren am 7. und 8. Juli 1990 Traditionszüge mit Dampflokbespannung.
Frühzug: Dresden Hbf ab 8.02 Uhr, Heidenau 8.14/8.25 Uhr, Altenberg 10.49/12.05 Uhr, Heidenau an 14.15 Uhr.
Nachmittagszug: Heidenau ab 14.35 Uhr, Altenberg 16.45/17.30 Uhr, Heidenau 19.28/29 Uhr, Dresden Hbf an 19.43 Uhr.
Unterwegs Fotohalte; Imbißverkauf bzw. Speisewagen.
Bahnhofsfeste mit Eisenbahn-**Fahrzeug-Ausstellungen**, Souvenirverkauf und Modellbahn-Ausstellungen in Heidenau und Altenberg. Gesamtfahrpreis vsl. 22,– M (Kurzstr. Dresden–Heidenau usw. vsl. 3,– M). **Platzbestellungen** für die Fahrten Heidenau–Altenberg–Heidenau bitte nur schriftlich unter Beifügung eines Freiumschlages sowie mit Angabe von Fahrtag, Zug und Personenzahl an: G. Kühne, Kantstr. 6c, Heidenau, 8312. Einsendeschluß: 22. 6. 90. Am Zuge nur Restkarten!

Arbeitsgemeinschaften

Unter Vorsitz von Herrn Manfred Regestein, Fischerdörfchen 1, Torgau, 7290, hat sich eine neu gegründete Arbeitsgemeinschaft unserem Verband angeschlossen.

Wer hat – wer braucht?

Biete: BR 57, 94, 93, 92, 24, 64, 38, 95, 106, 98 (ANNA), ETA, Personen- u. Güterwg. DRG. **Suche:** Loks H0 sächs., preuß., bayr. u. Güter- u. Personenwg., Epoche I Länderbahn. Ralf Fest, Str. d. Völkerfreundschaft 12, Lutherstadt Wittenberg, 4600

Suche: Tauschpartner für Nenngr. 0 u. I. Gido Creutziger, Humboldtstr. 13, Reichenbach (Vogtl.), 9800.

Biete: „me" 9, 11, 12/1956; 1959 kompl.; 2–12/1960; 2–12/1968; 10/1979; 9/1980; 4,5/1981; Dampflok-Sonderbauarten; Lokomotivfarbik Borsig; Reisen m. d. Dampfbahn, -m. d. Schmalspurbahn; Glasers Annalen 1911–1918 u. 1920–1930; Bw zur Dampflokzeit; Klein- u. Privatbahnarchiv 1; LA Württemberg, Mecklenburg/Oldenburg; Selketalbahn, Schmalspurb. Gera-Pf. – W.-M.; in H0: BR 52 kon.; 75 DR u. sächs.; BR 89^{2}; 91; 99 $H0_m$ (HERR). **Suche:** „me" 1952, 1953, 2, 6, 12/1954; 1955; 4/1956; Bw-, Rbd-, Lok- u. Gattungsschilder; II K, III K, IV K, V K, VI K, Wildsdruffer Netz; Thumer Netz; Schmalspurig durchs Meißner Land; BR 99 $H0_e$ u. a. rollendes $H0_e$-Mat. Schwellenband, Weichen, Bausatz KB 4 (alles $H0_e$, t_m). Reinhard Thomas, Karl-Wetzel-Str. 6, Gera-Lusan, 6502.

Biete: Umfangreiches Material H0, TT, N (Liste anfordern); Literatur, Autos. **Suche** in H0: E 63, E 44 AEG. Gerd Vetter, Hägerfelde 36, 2601.

Suche: rollendes Material in 0, Autos in H0. **Biete:** Kfz-Literatur. Michael Ketscher, Bahnhofstr. 17, Zwickau, 9540.

Biete: „Merkbuch für Triebfahrzeuge" (Dampflokomotiven). **Suche:** „Schiene, Dampf und Kamera". Klaus Pollmächer, Karl-Marx-Str. 33, Laucha, 4807.

Biete: div. „me"-Hefte Jhg. 1962–1971, 1982–1984 sowie div. Literatur von transpress; Lokgeh. BR 55 N; Modelleisenbahnkalender, Bildermappen. **Suche:** Modelleisenbahner Jhg. 1952–1961/Einzelhefte, Literatur von „transpress"; HERR-Schmalspurmaterial; Beiwagen VT 140, Bausätze in H0. Tauschliste anfordern mit Freiumschlag. Uwe Bergmann, Thiestr. 8, Weddersleben, 4301.

Biete: Modellbahnkalender 1988, 1989, Eisenbahnkalender 1985, 1986, 1989, Bilder v. d. Eisenbahn 6, Berlin u. seine S-Bahn, Bildserien Dampflok i. Einsatz 38^{2}, 44, 58^{30}, 62, 86; Schmalspurbahn Zittau–Oybin, Wolkenstein–Jöhstädt; Eisenbahn-Jahrbuch 1982; BR 01^{5} in H0 versch. Ausführungen, neuwertig.
Theo Ahlhelm, Hallesche Str. 7, Eisleben, 4250.

Biete: Reisen m. d. Schmalspurbahn, BR 01, Schmalspurbahnen d. Oberlausitz, Das Mügelner Schmalspurnetz, Die sächs. VI K, Jerichow I, „me" 1957, 1959 kompl. ungeb., 1958–1969 geb.; in TT: BR 35, 92, 36, 254, 81 ZEUKE. **Suche:** Schmalspurmaterial, „t_m"; HERR-Rollwg. u. 4achser; BR 99 HERR – auch Einzelteile; „me" 1952–1969 Einzelhefte u. kompl.; Schmalspurbahnen in Sachsen; Die sächs. I K; Schmalspurbahn Mosel–Ortmannsdorf, Goßdorf-K.–Hohnstein; Die Spreewaldbahn – eine Chronik. Rolf Wetzel, Otto-Buchwitz-Str. 35, Berlin, 1140.

Biete: H0; BR 93 ROCO, Zirkusset I. ROCO/PREISER-Sonderserie 1987; „Bw Ottbergen", „Gornegrat retour", „Lokomotiven von Borsig". **Suche:** Dampfloks in H0 (außer PIKO) u. $H0_e$; „Als die Züge fahren lernten", „Schmalspurbahnen in Sachsen", transpress-Lok-Archive, BR 95. Wieland, Gartenstr. 24/81–36, Sömmerda, 5230.

Biete: H0; umfangr. Sammlung: Triebfahrzeuge, Wagen, Straßenfahrzeuge, Zubehör aller Art, Literatur (mögl. komplette Abgabe). H. Tschochner, Am Sommerbad 10, Halberstadt, 3600

Biete: Umfangr. N-Material von PIKO u. a. 3 × BR 65, 6 × BR 118; VT; Doppelstock-Y-Wagen; kompl. Zuggarn.; Zubehör, Gleismaterial. H. Wegner, Leninstr. 43, Parchim, 2850.

Biete: H0; BR 24, 91, 89 PIKO, DRG-Wagen, DIETZEL-Kran u. Klappdekkelwg; in $H0_e$: Wismar-Bus, Rollböcke, Eigenbaudampflok; in TT: Silverlines Lok, BR 80 ROKAL; Wagen 40 Jahre ROKAL, Wagen v. ROKAL u. KRÜGER; Wiking-Autos, Eisenbahnliteratur, alle „me". **Suche:** H0; rollendes Material DRG; in TT: Langenschwalbacher, Leig-Einheit, BR 50^{40}, Schotterwagen, gute Triebfahrzeug-Eigenbauten. Jürgen Kühn, Dr.-Behringstr. 104, Lutherstadt Wittenberg, 4600.

Biete: $H0_e$ (Z_m) Material, Wagen u. Schwellenband; SKL in H0; div. Literatur (Liste anfordern). **Suche:** $H0_e$-Reisezug- und Güterwagen (4achs.); Rollwagen; BR 91 in H0. M. Decker, Quohrenerstr. 47, Dresden, 8051.

Biete: H0; BR 94 FLEISCHMANN; von Sonneberg nach Probstzella. **Suche:** H0; BR 78 FLEISCHMANN; Dampfloks in Glasers Annalen 1931–1943. Bernd Berger, Südstr. 03, PF 264, Roitzsch, 4412.

Biete: Original-Betriebsbuch V 75 (Werklokomotive) s. „me" 4/90 S. 6. **Suche:** „Grenze über deutschen Schienen". Klaus Pollmächer, K.-Marx-Str. 33, Laucha, 4807.

Suche: rollendes u. Gleis-Material für TRIX-Express (H0-Dreileiter-System). Günther Harms, Gdansker Str. 62, Rostock 22, 2520.

Biete: $H0_m$; BR 99, Personen-, Güter- u. Rollwagen (HERR-Material); in H0: BR 03 (Schicht), BR 81 (PICO-Express), BR 03, 95, 66, 50, 23, V 200, VT 135 u. Beiwg., div. G-Wagen, Geschenkpckg. 3-Ltr.-Gützold (BR 24 u. Wagen). Kleinserienmat.; in Nenngr. I: O-Wg (Bing), Dampfmaschine, Blechspielzeug; „me" 1, 5, 6, 8, 9/1959; 11/59, 3, 10, 12/60; 6, 7/1961; 1, 4, 5, 10, 11/62; 11/65.; div. Eisenbahnliteratur v. transpress. **Suche:** H0; BR 74, 78, 92, 94, 98 sowie Nebenbahn-Wagenmaterial (mögl. DRG); Spiritus-Dampflok in 0; „me" 1953 kompl.; 1–4/1954; 1, 2, 3, 5, 9, 4/1955; 2–12/1956; 1–3, 6/1957; Reisezugwg-Archiv I, Lok-Archiv III, Die schmalspur. Staatseisenbahnen in Sachsen. Frank Tinius, Weichselstr. 1, Berlin, 1035.

Biete: DLA Mecklenburg/Oldenburg; Reisen m. d. Schmalspurbahn. **Suche:** Nachverkehrspläne Schwerin 1972–1974, 1975/1976–1978/1979 u. 1981/82–1983/84. Holger Rex, Wismarsche Str. 137, Schwerin, 2750.

Biete: Dia-Serien von der MPSB u. versch. Regelspur-Dampflok-Baureihen. Klaus Kieper, Lindenberger Str. 4, Ahrensfelde, 1291.

Biete: TT; westl. Kleinserien im Tausch gegen TT-Kleinserien aus d. DDR u. TT-Eigen- u. Umbauten. J.-H. Kolberg, Naumburger Str. 15, Zeitz, 4900

Biete: UdSSR-Zugpackung Dampflok O^{w} mit Kohletender u. zwei Personenwg H0; Kleinserien; transpress-Literatur u. DMV-Broschüren (Liste anf.). **Suche:** Waggon-Fabrikschilder deutscher Waggonfabriken. Klaus Meißner, Am Gradierwerk 5, Bad Sulza, 5322.

Biete: Reisen m. d. Schmalspurbahn – m. d. Dampfbahn, „BR 01", „BR 44", „Reisezugwagen-Archiv 1", Brücken, Schienen, Wasserwege; DR von A–Z, LA Baden u. Württemberg, Modellbahnelektrik, Geschichte u. Entw. d. Eisenbahnstrecke Nordhausen–Arenshausen, Die Rekonstruktion d. G 12, Li u. re d. kleinen Bahnen, Trost: „Kleine Eisenbahn kurz und Bündig", div. Sammelbildserien, Lokschilder (Originalzustand) BR 44, BR 91, Petrol.-Signallaterne, Dampflokpfeife. **Suche:** H0; Lkw „Garant", S 4000-1, GAS 63, Pkw Škoda Lim. u. Kombi (ČSFR-Fabrika), Wartburg 311, Trabant 600, B 100 u. LO beschriftet, Lok- u. Gattungsschilder d. BR 57 u. 74, Schild GT 34.15, Bw Gotha, Läutewerk „Latowski". Bevorzugt Tausch! Hans-Jochen Wuth, Str. d. Friedens 44, Treffurt, 5908.

Biete: N; BR 55, 65, DRG-Wagen. **Suche:** H0 BR 89 (PIKO DR), 91, T 3, DRG-Wagen, Tenderdampfloks. Jürgen Kühn, Dr.-Behring-Str. 104, Lutherstadt Wittenberg, 4600.

Biete: 150 J. Eisenbahn in Deutschland, Deutsche Eisenbahnen 1835–1985, Die Lokomotive in Kunst, Witz u. Karikatur, Dampflok-Sonderbauarten, Russ. u. sowj. Dampfloks. **Suche:** Dampflokomotiven i. Glasers Annalen 1931–1943. Nur Tausch! Christian Siegemund, Joh.-R.-Becher-Str. 20, Bautzen, 8600.

Biete: Videofilme (Dampflok) von DDR, Polen und Rumänien. Informationsblatt gegen Rückporto erhältlich bei: Tino Eisenkolb, Karl-Liebknecht-Siedlung 10, Crimmitschau, 9630.

Biete: H0; rollendes Material, umfangreiche Triebfahrzeuge u. Wagen sowie div. Bausätze. Abgabe mögl. komplett. J. Altendorf, O.-Nuschke-Str. 3, Zeitz, 4900.

Tauschmarkt – AG 8/31
Am Sonntag, dem 26. August 1990, findet in Güstrow von 9.00 bis 14.00 Uhr der 1. öffentliche Tauschmarkt für Modellbahnartikel im Jugendclub, Rostocker Straße 30, statt. Tischbestellungen bis 30. Juni 1990 an: Modellbahnclub Güstrow (AG 8/31), PSF 127, Güstrow, 2600.

Eisenbahnjubiläum in Gößnitz
1990 besteht die Strecke Gößnitz–Gera Süd (KBS 550) 125 Jahre. Aus diesem Anlaß finden am 14. und 15. Juli 1990 auf dem Bahnhof Gößnitz eine Fahrzeug-Ausstellung (u. a. SAXONIA, nur am 14. Juli) sowie Dampflok-Vorführungen statt.
Zwischen Gößnitz und Ronneburg verkehrt der Traditionseilzug als Sonderzug (Fahrkarten beim Leiter des Bahnhofs Gößnitz), voraussichtlich werden einige Regelzüge mit Dampflokomotiven bespannt.
Verkauf von Souvenirs (Broschüren, Gedenkmünzen u. a.) auf allen Bahnhöfen an der Strecke.
me

„Pilz" Sebnitz wieder privat

Die 1972 enteignete Firma Fritz Pilz aus Sebnitz, Hersteller und Entwickler des Pilz-Modellgleis-Sortiments, geht wieder in Familienbesitz über. Die bewährte Produktion mit Neusilber-Vollprofil wird sortimentgerecht weitergeführt und erweitert. Wir wollen alle Kundenwünsche erfüllen!

Unsere Bestellanschrift lautet:

Pilz-GmbH, Modellgleis- und Werkzeugbau
Burggäßchen 3, Sebnitz 8360.

Verbindlich für die Inserate ist die Anzeigenpreisliste Nr. 2.

Biete: Dampflok-Zeichnungen für Sammlung u. Modellbau, alle Baureihen, 3 Ansichten, M 1:45, Liste gegen Freiumschlag (0,40 M). Reinhard Taege, W.-Seelenbinder-Str. 41, Brandenburg, 1800

Suche Matchbox. Plastmod. M 1:87. Blechspielzeug aller Art. Schwenke, Flurstr. 13, Dessau 6, 4500

Suche TT BR 56 (DR) u. BR 35 (DR), Hans-Jürgen Kässner, Deiwitzweg 4, Leipzig, 7065

Suche Tier- u. Menschenfiguren M 1:25 von Lineol oder Elastolin aus tonartiger, drahtverstärker Masse: Huck, Matthesstr. 91, Gera, 6502

Suche Straßenfahrzeuge in TT u. H0, z. B. S 4000 G 5, K 30, GAS 69, Auto m. Tieflader, Bagger, alte Pkw u. Traktoren usw., Steffen Weber, Gelenauerstr. 89, Venusberg, 9361

Sammler sucht: Blechautos von Märklin, Schuco u. Hausser; Corgi Toys, Dinky Toys; Hausser-Figuren sowie Modellautos von Wiking 1:87 u. 1:40. M. Schmidt, Enrico-Fermi-Eck 1, D - 3400 Göttingen

Suche folgende Lit.: EB-JB. ab 85; „me" 10/89, Kl. u. Priv.-A. 1, Übersch. d. Alp.; Reisezugw.-A. 1 u. 2, Hist. Bf.-Baut. 2–3; Dtsch. Reichsb. 1945–1985; Triebw.-A., Dtsch. Eisenb. 1835–1985; Müglitztalb., Diesell.-A. 1–3; Baur. 44, Selketalb., MPSB; Bw zur Dampflokzeit, Schmalspurb. im alten Sachsen; Rügensche Klb., Russ. u. Sowj. Dampfloks; Schmalspurb. zw. Spree u. Neiße; Schmalspurb.-A., Lok-A. Bayern; Baden-Württemb., Sachs. 1 u. 2, Ellok-A, Loks d. Maschinenf. Esslingen, Loks v. Borsig, 100 J. EB auf Rügen, Harzquer- u. Brokkenb., Bahnl. zw. Herlasgr. u. Zwick. n. Falkenst., Brü. gest. u. heute; in H0: BR 84, 91, 89.0. Mescheder, Baumschulenweg 7, Oschatz, 7260

Suche: „Rügensche Kleinbahnen" u. a. Kleinbahnlit., Eisenbahnhefte bis 1955. **Biete:** Reprint „Schmalsp. Staatseisenbahn i. Königr. Sachsen", „me" 1966–70 auß. 2/4/6/11/66, Hist. Bahnhofsbaut., 75 J. Cottb.- u. 100 J. Magdeb. Straßenbahn T. Wirthgen, Wormser Str. 18b, Dresden, 8019

Biete BR 24, 64, Lokarchiv Bay., Meck-Old., E.-Archiv, Strab.-A. 5, Saalbahn, EB-JB 83, Gl.Ann. 77–18, 95–36 Diesel **Suche** 42, 84, 81, 91, anderes H0/$H0_e$-Material, Literatur, Dittrich, Pressentin-Str. 60, Rostock 40, 2540

Biete Zeitschriften, MIBA, kpl. Jahrgänge 1976–89, neuwertig, **suche** HERR-Schmalspurzug, $H0_m$ (BR 99 und Wagen). R. Hermanutz, Nauener Str. 9, Rathenow, 1830

Biete in TT roll. Material, Umbau von Lok BR 86 (H0 und TT) in Lok 64 007 sowie in TT BR 81 in Lok 80 023, bei Anlieferung des Ursprungsmodells (nur sehr gut erhaltene), **suche** in TT E 70, T 334, I. Wuttke, Plaußigerstr. 14; Leipzig, 7050

Biete „Dampflok-Sonderbauarten", „Dampflokomotiven" (Slovart), „Die Selketalbahn", Eisenbahn-Jahrbücher 1975, 1978 bis 1985. **Suche** „Das große Anlagenbuch für die Modelleisenbahn", „Klein- und Privatbahnarchiv 1". U. Beese, Georgenstr. 5, Halberstadt, 3600

Biete Saal-Eisenbahn, su. Harzquerbahn bzw. BR 01 od 44 (m. Wertausgl.). St. Fürtig, Gleinaer Str. 7, Zeitz, 4900

Biete Faller-Bausatz, Großbekohlungsanlage. **Suche** BR 91 nur Tausch, M. Schmidt, E.-Weinert-Sdlg. 5, Wilkau-Haßlau, 9533

Biete Nenngr. Z o. BR 91, **suche** Modelldampfmaschine, Zuschrift an Nr. FO 64 97, „Freiheit"-Anzeigenannahme, PSF 67, Halle, 4010

Biete H0 BR 70, 75, 65, 89, 106 or. u. silber. **Suche** H0 BR 62, 64, 84, 89, 91, Tausch, Kauf. Pieske, Otto-Nagel-Str. 130, Berlin, 1141

Biete: Modellb.-Ka. 88, 89, 8 × 90, Oldt. a. Schi. f. 3,– M, DR v. A–Z, Metros d. Welt, Rund u. die Eisenb., Güterw., DA Bd. 1, „me" 1–3 u. 5–12/64, 11, 12/88, 4/89, 1–12/89, Hist. Bahnhofsbauten Bd. III, N-Pros. v. Arnold, Saxo. v. H. Schnabel, G. Trost Kl. Eisenb. ganz gr. (v. 57), Kl. Eisenb. ganz, raff. (v. 65), Eisenbahn-J. von 1977–1985. **Suche:** „me" 1/52 bis 12/60, 10/62, 1–12/65, 11 u. 12/69, Aufkl. Spuren v. Becher, DA neu. Aufl. 3 u. 4, H0 BR 91, Dampfl. gestern u. heute, Schiene Dampf u. Kamera, „Steilt. ü. d. Thüringer Wald", „Von Sonneberg nach Probszella" aus d. Reihe Mod. Bücher. Umb. u. Frisuren, Modellb.-Anlagen Bd. 1 u. 2 von Gerlach. Beleuchtungseins. f. d. BR 84, f. d. BR 42 Motor. Die Zuschr. bitte leserlich schr., sonst keine Antwort möglich. O. Wenkel, J.-S.-Bach-Str. 30, Bleicherode, 5502

Modellbahnanlagen N komplett, 1,93 × 1,00 m, 2 Trafos. Nur Gleisk. m. 21 Weichen montiert, m. Zubehör u. roll. Mat. insges. f. 1 050,– M, „me" Jg. 88/89 **zu verk.**, Rößiger, Elisabethstr. 17, Görlitz, 8900

Biete: Eisenb. i. Mecklenbg., „Reisezugw.-Arch. 1", „Schmalsp. zw. Spree u. Neiße", Selketalb., Seilb. d. DDR, „Hist. Bahnhofb. III", Autoatlas, Strab.-Arch. 1, 4, Thüring. Waldb., Verkehrsg. Blätter, „me" 57 H. 1982/89, Verk. od. Tausch H. Neumann, Groscurthstr. 42, Berlin, 1115

Biete Märklin-Lok BR, 89 3-Ltr.-System, Heyse, W.-Bredel-Str. 18/402, Leipzig, 7030

Biete Lok (TT) BR 56. 65. – **Suche** Lok TT BR 86, BR 92, BR 103, BR 118, BR 119, Schubert, Neue Heimat 19, Wolkenburg, 9614

Biete: N BR 55, TT BR 56 DR, H0 52 SNCF „Dampfl.-A 1", „Straßenb.-A 3". **Suche:** H0 BR 254, pr. T3, P8, BR 18, 39, 94, 84 bzw. Geh. BR 84, Dampfl.-A 3, Lok-Archiv Sachsen 1 u. 2; BR 01, 44. Nur Tausch u. Zuschrift an Edgar Keilig, Moritzstr. 6, Reichenbach, 9800

Biete BR 130, 2 Städteexpreßwagen 2. Kl., 1 Doppelstockeinheit (alles TT). **Su.** BR 56, 86 und divers. rollendes Material, Griebner, B.-Brecht-Str. 22, Cottbus, 7513

Biete TT BR 92, 86, 81, 56 (grün), BR 118, 110 gelb, M 61, V 36, V 36 DB; BR 103, V 180. Einzelhefte „me" ab 1960. **Suche** TT BR 23/35, Eigenbaudampfloks. Verschlagwagen, T 334, E 70, VT 135. R. Schmielt, W.-Pieck-Str. 53, Zeitz, 4900

Biete „Spur S", 15 m Schienen, 2 Loks, 12 Wagen sowie Katalog zum Tausch gegen „H0"-Anlage oder Verkauf. Weber, Raupenhainer Str. 20, Borna, 7200

Biete DLA 2, Ellok-Ar., „Klein.- u. Privatbahnar. 1", EB-Atlas, Slovart „Dampflok", Jug. Lex. Eb, „Bay. Bhf. in Lpz" u. „me" Jg. 80–89 sw. Einzelhefte v. 70 b. 78. **Suche** Lex. „Erfinder u. Erfindungen EB", „Schmalspurb.-Ar." u. Strab.-Ar. 1–3, P. Wehrfritz, E.-Thälmann-Str. 78b, Markleeberg, 7113

Biete 3 Kassetten Diapositive 108 St. zus. f. 105,–. v. der Lokparade in Riesa. **Suche** Schmalfilme über die Schmalspurbahnen der DR, Literatur über Schmalspurbahnen, auch „modelleisenbahner" Jahrg. 1980 u. 1981 Zuschr. an W.-D. Meyer, PSF 315, Plauen, 9900

Biete Haack-Atl., Weltverk., Ellok-A. (5. u. 6. Aufl.), Diesell.-A. (2. Aufl.), Dampfl.-A. 1,2,4 (orange), „Die Dampfl.", Die Saal-EB u. i. A., LP/Kass. 01–99, H0: Schildersätze 105 050-9, Deut. Reichsb., Greifsw.-Jarmen. Kleinb., Windleitbl. BR 86, Lok BR 01, 03, 41, 52 (Windbl., Läutw., Kon.) 55 (DR, belg.), 66,75 (DR,Sä),86 (DR, Used.),95, 99 331. **Suche** Bw z. Dampflokzeit, „Reis. m. d. Dampfb." (1. Aufl.), M. Dampf unterwegs, Merkbuch f. Lok. Ausgabe 1944, TT BR 01, A. Gebhardt PF 8/26, Obermaßfeld, 6101

Biete Lok-A. Bay., Sa. 1 und 2; Hist. Bhfsb. I, Eb-Jb. 79/81/83/84, 6x Verk.-gesch. Reihe, MEB-Kal. 84/87–90, Broschüren: Erf. Bl. 2/80. Hist. Riesa–Chemn., Zwi./Herl.–Falkenst., Dessau–Wörl., Lok 89 1004, „BR 50^{40}", „Schmalspb. d. das Meißn. Land", „me" 7/88. **Suche** Goßb.–Hohnst., Osch.–Strehla, Wilsd. Netz, u. a. zu sächs. Bahnen, Th. Berger, K.-Berthel-Str. 28, K.-Marx-St., 9006

Biete H0-Mod. Wiking, Herpa, **Suche** H0-Mod. ESPEWE, B 1000, TLF, Feuerwehr, Busse, R. Voit, PF 175, Aue, 9400

Biete „150 Jahre Deutsche Eisenbahnen", „Eb. Jahrbuch 80, 85". **Suche** „Deutsche Eisenbahnen 1835–1985". Wülfing, Reichenbachstr. 40, Dresden, 8010

Verkaufe Jubiläums-Naßabziehbilder Hecht-Straßenbahn Dresden 1930–1972, 10 St. 4,50 M, u. für Straßenb.-Modelle Wappen Dresden, 10 St. 3,50 M; Serien Aktfotos u. Eisenb.-Motiv, 10,50 M, deutsche Feuerw.-Fz., 15,– M; versch. Eisenb.-Motive/Lok-Schauen, 10,– M. Schriftl. an: Gasch, Lindenstr. 10, Coswig, 8270

Verk. „Modelleisenbahner" Jg. 1971, 72, 75, 76, 82 u. Einz.-hefte zus. 175,– M (auch einz.), Pade Wolg. Allee 194, K.-M.-St. 9050

Zu verkaufen: YM 32, BR 86, BR 211, BR 56, E 499, BR 92, BR 81, BR 119, BR 221 sowie Personenwagen und Güterwagen, Nenngr. TT. Zu erfragen bei Anita Teuchert, Mittelgasse 1, Glauchau, 9610

Verkaufe Nenngr. N, DDR-Produktion, rollendes Material u. Zubehör. Liste anfordern: Thomas, Str. d. Aufbaus 45, Borna, 7200

„Modelleisenbahner" kpl. 1985–1989 und versch. Kataloge verk., Gorld, K.-M.-Allee 16, K.-M.-St., 9001

Verkaufe N, 118, 9200, Güterwg., Prellböcke Gleis, Messing-Licht(dioden)signale. TT, LED-Signale, Entkuppl.-gleis, DKW, H0, Fahrdraht, Profil. W. Uhlmann, Trebeweg 11, Dresden, 8051

Verkaufe N-Material: 10 Loks, 100 Wagen, Gleise, Häuser, div. Zubehör; 1 110,– M; G. Scholz, Waldstr. 14, Großpösna, 7105

Verkaufe rollendes Material Nenngr. N mit viel Zubehör, 500,– M und „me" 10/75–12/88, außer 3/84, 10/87, 1/88, „Die Modelleisenbahn" Teile 1 bis 3. „Modellbahnbücherei" Teile 1, 4, 5, 7, 8, 10, Modelleisenbahn-Kalender 76–80, 82, Lange, Hegelpromenade 5, Weißwasser, 7580

Verkaufe div. Eisenbahnlit., Liste anfordern, auch Tausch, Panzer, Str. 8. Mai 5, Jena, 6900

Verkaufe Modelleisenb. anl. H0, 2,45 m × 1,50 m, betriebsber., 7 Züge, Blockstr.-betr., separ. Stellpult. G. Lawrenz, Hohe Str. 4, Freital, 8210, Ruf: 64 37 95

Verkaufe Beschriftungssätze für Loks und Wagen, alle Spurweiten, alle Epochen, Katalog gegen Übersendung von 2,– M anfordern: Peter Megges, Jacobstr. 34, Eisenach, 5900

Verkaufe in H0: rollendes Material, Zubehör, Ersatzteile, sehr viel Lit. (Liste ges. Freiumschlag); in TT: BR 35, 118.2. Jonscher, Wilh.-Pieck-Str. 106, Bln., 1054

Biete 70 Hefte „me" von 7/58 bis 1/90. Histor. Bahnhofsbauten (1980), EB, in Mecklenbg., EJB 1968, EB-Kalender 85, Broschüren, Lokfotos (WPK, 18 × 24) und Negative. **Suche** Dampflokfotos oder -Negative DR (bis 1975), auch leihweise. Zuschr. an P. Wiktor, Wilhelm-Koenen-Ring 3, Halle (S.), 4059

Biete: Lok-A. Wüttemberg, „Rübelandbahn", „Windbergbahn", „Die Modelleisenbahn" Bd. 2 u. 3, „Kl. Eb. – ganz raffiniert", Seilb. der DDR, me: 12/74, 4/79, 4/80 3,8/81, 2/82, Modellbahnkal. 77, 79,81,82,83,84,85,Eb.-Kal. 83,84. **Suche:** DLA. 1 u. 3, Fahrzeug-Archiv Sa. 1 u. 2, „me": 1,2,3,4,6,9,10/76; 1,2,8,9/77, 9/86,8/87, H0 BR 42,84,91, H.-J. Oehlmann, Weinbergstr. 14, Wernigerode, 3700

Biete Strab.-Archiv 3 und 5. transpr., Verk. gesch.: Schmalspurb. zw. Spree u. Neiße, Müglitztalb., Bayer. Bahnhof, Strab. in KMST, Thüringer Waldb., Eb. in Mecklenburg., Bw zur Dampflokzeit, Dampfl. (Slovart). **Suche** div. Eisenb.-lit. Steinwachs, Gärtnerstr. 21, Leipzig, 7062

Biete Lok-Archive Württemb. Meckl./Oldenb. **Suche** Dampfl.-Archiv Bd. 2, 3, evt. auch and. Arch. Nur Tausch! D. Radloff, E.-Thäl.-Str. 122, Schwerin, 2752

Biete Schwarzweiß-Fotos, rollendes Material H0; TT, Autos, einzelne „me" 1982,83,87,88,89, Trans. Literatur, Kataloge; Liste anfordern. **Suche** TT-Material Trans. Literatur, Tauschpartner für TT Material, F. Lehmann, W.-Liebknecht-Str. 18a, Finsterwalde, 7980

Ab Juli übernehme ich Reparaturen an Fleischmannbahnen auf Vertragsbasis! Mein Restaurierungs- und Modellbauprogramm in Spur 0 bleibt weiterhin bestehen. Anfragen an: **Kleine-Möllhoff**, Brigittenweg 6, **Forst, 7570**

Kaufe alte TT-Kupplungen. D. Kirsche, W.-Pieck-Ring 8, Waren, 2060

Rezension

Autorenkollektiv: „Straßenbahn-Archiv 7", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1989, 467 Abb., zahlreiche Tab., 39,80 M

Skepsis machte sich unter den Nahverkehrsfreunden breit als sie bereits vor mehreren Jahren erfuhren, daß ein Band des zweifellos informativen Straßenbahn-Archivs den Arbeits- und Güterstraßenbahnfahrzeugen vorbehalten sein wird. Um es gleich zu sagen: Diese Vorbehalte sind nach Ansicht des Rezensenten überflüssig. Gegliedert in sechs Abschnitte, präsentiert dieses Buch alles über Straßenbahnfahrzeuge des nicht öffentlichen Personenverkehrs jener Betriebe, die sich auf dem Gebiet der DDR befanden oder noch befinden. Für den Spezialisten eine Fundgrube. Zugleich notwendig ist das Tabellenwerk, in dem alle bekannten Arbeits- und Güterstraßenbahnfahrzeuge erfaßt wurden.

Einige Worte der Kritik sind jedoch nicht zu vermeiden. Die Qualität der Farbbildfotos kann nicht befriedigen, sie hat nichts mit internationalen Standards zu tun. Das aber geht nicht an die Adresse der Autoren und des Verlages, sondern vielmehr an das Druckhaus Freiheit in Halle (Saale). Zwar wurden die Texte flüssig geschrieben, aber DDR-typische Begriffe wie „Maßnahme", „erfolgte", „realisiert" und zu viele Substantive sind recht häufig zu finden. Ein Hinweis an den zuständigen Lektor!

Alles in allem: Der 7. und letzte Band des Straßenbahn-Archivs bildet den krönenden Abschluß eines Nachschlagewerks, das für den Straßenbahnfreund stets von hohem Nutzen sein wird. Die teilweise nicht mehr dem neuesten Stand entsprechende Darstellung über den Straßenbahngüterverkehr in den 80er Jahren kann verkraftet werden, zumal auch bei der Elektrischen viel in Bewegung war, ist und künftig sein wird.

Wilfried Mengel

130 Jahre Eisenbahn im Schlematal

Gedanken zum Bau einer Eisenbahn ins obere Erzgebirge nahmen ab 1852/53 immer konkretere Formen an. In der Diskussion um die Streckenführung stimmten die Städte Schneeberg und Neustädtel dem Projekt einer Trasse über Wilkau–Haßlau–Kirchberg–Lindenau–Schneeberg–Neustädtel zu und lehnten einen Gleisverlauf im Muldental ab. Die sächsische Regierung entschied jedoch anders.

So wurde am 10. Mai 1858 der Bau einer Zweigbahn von Niederschlema nach Schneeberg beschlossen. Da sich die Genehmigung abzeichnete, wurde der Bahnhof Niederschlema für die Einleitung eines nach Schneeberg führenden Gleises bereits mit vorbereitet. Am 12. Juli 1858 begann die Vergabe der Bauaufträge. Gleichzeitig wurden Gebäude, die sich auf der abgesteckten Trasse befanden, abgerissen. Der offizielle „erste Spatenstich" fand am 27. Juli 1858 auf dem Gelände des zukünftigen Bahnhofs Schneeberg-Neustädtel statt. Mitte September 1859 wurde die Zweigbahn eröffnet.

In den Zeitungen von damals wird berichtet, daß bei schönem Wetter und unter großer Anteilnahme der Bevölkerung die Bürgermeister von Schneeberg und Neustädtel an der Spitze der Vertreter beider Städte den von Schlema „anbrausenden" Zug willkommen hießen.

(Auszüge aus der reich bebilderten Broschüre über die Geschichte des Eisenbahnwesens im Schlematal von Wolfram Keßler und Martin Ebert, die der Rat der Gemeinde Schlema, Curiestr. 13, Schlema, 9408, herausgegeben hat und die von dort zum Preise von 7,50 M angefordert werden kann.)

Martin Ebert

Märklin-Modelleisenbahner und Sammler aus der BRD sucht die Bekanntschaft eines DDR-Modelleisenbahners, der sich – wie ich – beruflich mit Informatik beschäftigt. Martin Adler, Jochen-Klepper-Str. 20, D - 2082 Uetersen.

Suche: Gleise, Weichen und Kreuzungen der Firma „Sebnitz" (Pilz). Günter Hoffmann, Rühmte 17c, D - 2107 Rosengarten-Sottorf.

Biete: Württembergischen Güterzug der Königlichen Staatseisenbahn. Einmalige Sonderserie zum 125jährigen Märklin-Jubiläum 1984 im Originalkarton. **Suche:** Fahrzeuge der Firma Hauser-Elastolin, wie Mannschaftswagen oder P.-Spähwagen, auch andere Kraftwagen. L. Möller, Im Bangert 16, D - 6450 Hanau.

Suche: Prefo-Viehtransporter (6 Stück) Helmut Reickmann, Wangener Str. 6, D - 8960 Kempten.

Westdeutscher **TRIX-EXPRESS-00-Sammler** sucht Kontakt zu gleichgesinnten DDR-Kollegen zwecks Tausch/Ankauf/Verkauf von gebrauchten überzähligen TRIX-EXPRESS Material. Loks, Wagen, Zubehör, Einzel- und Ersatzteilen und Katalogen. Tausch auch gegen andere westliche Fabrikate möglich. Günther Krauss, Löwenstr. 50, D - 7000 Stuttgart 70.

Holländischer Verein, Sammler von alten Spielzeugeisenbahnen und anderem Blechspielzeug (aus der Vorkriegszeit), suchen Kontakt mit einem Verein oder mit Privatpersonen. Schreiben Sie uns, wir besuchen Sie. Verein V. E. O. S. für Ausstellungen des alten Spielzeugs. J. Mulder, Beekforel 33, 2311 MA Leiden, Niederlande.

Suche Kontakt und Erfahrungsaustausch mit Modelleisenbahnern über die Nenngrößen II, II_m oder II_e in der DDR. Betreibe selbst eine II_m-Freilandanlage. Richard Maxheim, Soterstr. 35, D - 5500 Trier.

Suche: „me"-Jahrgänge 1986–1988 komplett, Heft 3/89. Biete nach Wunsch Modellbahnartikel oder Eisenbahnliteratur aus der BRD oder Österreich. Gerhard Busse, Dingelstädter Str. 18, D - 3180 Wolfsburg 13-Ehmen.

Suche: Modellautos aus BRD- und europäischer Herstellung (z. B. Märklin, Schuco, GAMA, SIKU, TEKNO, CORGI, DINKY) in jeder Größe aus Blech, Plastik oder Zinkguß, auch beschädigte Modelle. Tausche oder kaufe. Willi Palm, Großer Busch 1, D - 5060 Berg.-Gladbach 2.

Verkaufe: Gleise und Weichen $H0_m$, Firma Bemo, Code 83 (wegen Umstellung auf Code 70) sowie zahlreiche Bücher über Schweizer Bahnen, alles sehr preisgünstig. Außerdem verschiedene Modellbahnzeitschriften und Dias über Schweizer Bahnen abzugeben. K. Illmer, Banzhaldenstr. 99, D - 7000 Stuttgart 30.

Suche: Für eine Publikation Betriebsbuchabschriften und Fotos von den im Bereich der DR verbliebenen Lokomotiven der BR 80 und 89.0 (Einheitsbauart). Peter Bauchwitz, Herrfurthstr. 3, 1000 Berlin (West) 44.

Peter Zander (DMV), Grube
(bei Potsdam)

Unter die Räder gekommen ...

... sind mit den Jahren manche meiner Ansichten, wie eine Modellbahnanlage aussehen sollte. Wenn ich gegenwärtig mit dem Bau einer neuen H0-Anlage beginne, ist das Ausdruck eines längeren Einwirkens von Ideen, die die vorbildgetreue Gestaltung gerade der vielen Kleinigkeiten auf der Modellbahn betrafen. Rolf Ertmer, Horst Kohlberg und Günter Barthel sind Namen, die für viele stehen, deren Modellbahnphilosophie mich infizierte. Mein Entschluß, nochmals von vorn zu beginnen und ein neues Anlagenkonzept zu verwirklichen, wurde ganz wesentlich vom gegenwärtigen Trend der Modellbahnindustrie unterstützt. Mit Freude registrierte ich die Bemühungen vieler Hersteller, endlich die Radsätze und das Gleis dem Vorbild näherzubringen. Vom erwähnten Anlagenkonzept möchte ich in diesem Beitrag meine Erfahrungen zur Gestaltung des Unterbaus, des Oberbaus und einiger Kleinigkeiten zu beiden Seiten des Gleises darlegen. Schließlich sei noch erwähnt, daß meine Bauweise sicher sehr aufwendig ist und Geduld erfordert. Ich zähle mich zu jenen, die zuerst mal Freude am Bauen empfinden. Weil die Industrie heute schon perfekte Fahrzeugmodelle liefert, wende ich meine Aufmerksamkeit mehr dem Gleis, den Gebäuden und allen anderen Details zu.

Unterbau

Schon im Heft 12/89 erwähnte ich bei der Vorstellung des Lokschuppens auf der zukünftigen Anlage, daß ich, ähnlich wie die Dioramenbauer, in kleinen Segmenten baue. Sie umfassen jeweils einen bestimmten Gleisabschnitt oder Bereich. Bei mir entstehen so die Bahnhofsköpfe, ein Bahnsteigteil, ein Bahnbetriebsteil, ein Bahnbetriebswerk, der Nebenbahnendbahnhof und verschiedene andere Teile als einzelne Module, die später auf einem Kastenrahmen zusammengefügt und durch entsprechende Landschaftsteile verbunden werden sollen. Die Teile lassen sich gut bewegen und sind allseitig während des Baus zugänglich. Schnell und leicht ließen sich die Teile drehen, wenn Arbeiten unterhalb der Gleise notwendig wurden.

Aus meinen langjährigen Problemen mit stabilen Unterbaukonstruktionen zog ich die Konsequenz, hier auf keinen Fall zu sparen. Auf Leisten mit mindestens 2 cm Querschnitt, beim Bw 8 cm breite Bretter, weil die „Untertagetechnik" sowieso diesen Freiraum benötigt, kamen zunächst Sperrholzplatten. Wer diese Möglichkeit nicht hat, sollte 19-mm-Spanplatten wählen. Fehler, die durch schlechtes Material entstehen oder durch Baufehler hervorgerufen werden, beeinträchtigen die Fahrsicherheit oder lassen zumindest die Fahrzeuge wie Schiffe bei Seegang schwanken.
Die seitlichen Kanten habe ich, wie für Böschungen notwendig, abgeschrägt. Gleichzeitig stehen sie über den Rahmen hinaus und erlauben auf diese Weise den Anschluß der weiteren Landschaft. Die Zeichnungen zeigen, wie verfahren wird, wenn statt der Böschung nach unten eine solche nach oben oder eine Stützmauer anschließt.
Seit längerem habe ich schon bei kleineren Dioramen das Gleis immer im Maßstab 1:1 auf Tapetenreste aufgezeichnet und auch die Stellen für elektrische Anschlüsse berücksichtigt. Auch die Anordnung der Weichenantriebe, sowohl der oberirdischen Attrappen als auch der Modellantriebe unterhalb der Platte, wurde exakt erfaßt. Schließlich kamen in letzter Zeit noch die Einrichtungen der mechanischen Stellwerke dazu. Insbesondere sind dies die ober- und unterirdischen Drahtzugführungen der Stelldrähte für Signale, Weichen und Gleissperren.

Oberbau

Beim Vorbild liegen die Schwellen in einer wasserdurchlässigen Kiesschicht oder in Steinschotter. Zur Geräuschdämmung habe ich die Schotterschicht unter den Schwellen, die ja im Modell ohne Funktion ist, durch Schaumpolystyrol ersetzt. Diese Schicht ist etwa 2 mm stark. Mit Holzkaltleim läßt sich das Schaumpolysterol dauerhaft befestigen. Auch unter dem Gleis wird dieser Leim verwandt. Provisorisch befestigte ich das Gleis mit dünnen Nägeln und streute gleich danach den ersten Schotter zwischen die Schwellen. Dazu möchte ich zwei Dinge erwähnen: Das Gleis muß vor dem Schottern unbedingt auf die waagerechte Lage kontrolliert werden, und zweitens dürfen sich in der Längsrichtung keine Unebenheiten in den Schienen zeigen. Das geschieht immer dann, wenn man die Schwellenbänder zu fest aufgenagelt hat. Wer es genau nimmt, kann noch die Schwellen ohne Kleineisennachbildung an den Enden der Schwellenbänder entfernen, bevor man die Gleisjoche zusammenschiebt. Auch könnte man an dieser Stelle eine bestimmte Art des Schienenstoßes nachbilden. Nach dem Trocknen der ersten Schotterschicht liegt das Gleis fest. Vor dem weiteren Schottern entfernte ich erst die Schienenprofile wieder, um sie nicht zu beschmutzen. Mit einem kleinen Tuschpinsel brachte ich den Leim in die Schwellenzwischenräume. Den Schotter streute ich wie Salz in geringen Mengen auf. Damit geriet kein Leim auf die Schwellen oder das Kleineisen. Nach etwa halbstündigem Trocknen drehte ich das Segment einfach um und klopfte den nicht haftenden Schotter ab. Drei- bis viermal muß man diese Prozedur wiederholen, bis man ein exaktes Schotterbett nachgebildet hat. An manchen Stellen sollte man erst später den Schotter einbringen. Das sind Schwellenzwischenräume, die Kanäle für Stelldrähte aufnehmen und die Stellen, wo später elektrische Anschlüsse an die Gleise zu löten sind. Werden die Kabel unter den Schienenfuß gelötet, fallen sie im Schotter nicht auf.
Das vorbildnahe Aussehen wird aber wesentlich noch durch zwei andere Faktoren beeinflußt.

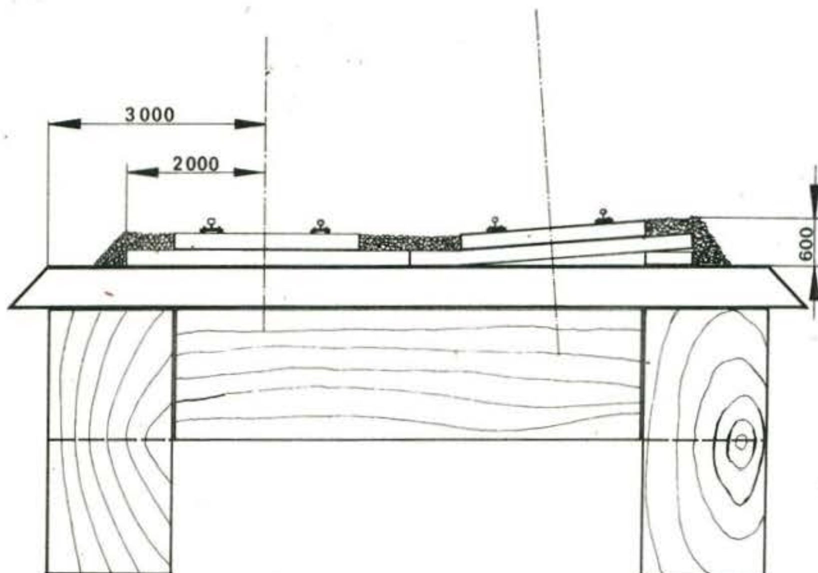
Der Schotter

Nach vergeblichen Versuchen mit anderen Materialien kehrte ich wieder zum alten Steinschotter zurück. Im Handel der DDR sind mehrere Farbtönungen, leider aber allesamt in der Korngröße, sehr unbefriedigend. Die Toleranz ist viel zu groß gewählt und bedarf unbedingt einer weiteren Sortierung. Nur ein geringer Teil der Packung enthielt die von mir bevorzugte Korngröße von 0,8 bis 1,0 mm. In einer Schlagwerkmühle werden die Steinchen weiter zerkleinert und anschließend durch ein entsprechendes Sieb passiert. Dies muß man mehrmals wiederholen, da die Mühle nicht gleichmäßig zerkleinert. Es entsteht während des nur wenige Sekunden dauernden Vorgangs immer auch feinerer Staub, der ja auch durch das Sieb fällt. Das gesamte gesiebte Material wurde dann in einer Damenstrumpfhose gewaschen und anschließend getrocknet. (Für Mühle, Sieb und Strumpfhose empfiehlt sich ein gutes Verhältnis zur Hausfrau.)

Zur Farbgebung

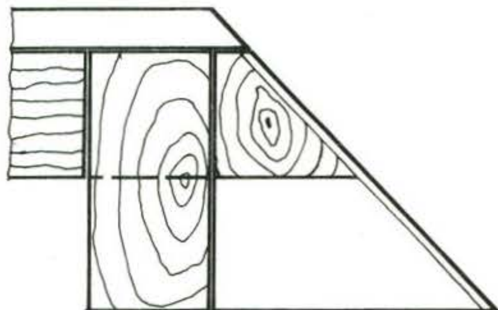
Wer nach dieser Methode gearbeitet hat, wird feststellen, daß der Schotter nun grau, fast farblos geworden ist. In der farbigen Abbildung eines frisch verlegten Gleises erkennt man, daß dies etwa der Farbe des zerkleinerten Modellschotters entspricht. Liegt beim Vorbild des Gleis länger, färbt es sich vor allem durch den Bremsstaub immer stärker rostfarben ein. Bei den Holzschwellen vollzieht sich der Vorgang in umgekehrter Weise. Nach dem Tränken sind sie fast schwarz und werden dann zunehmend brauner durch den Staub. Die Farbabstufungen für die Schwellen und den Schotter sind sehr vielfältig und lassen sich am besten durch eigene Anschauung erfassen.
Ich verwendete Universalabtönpaste

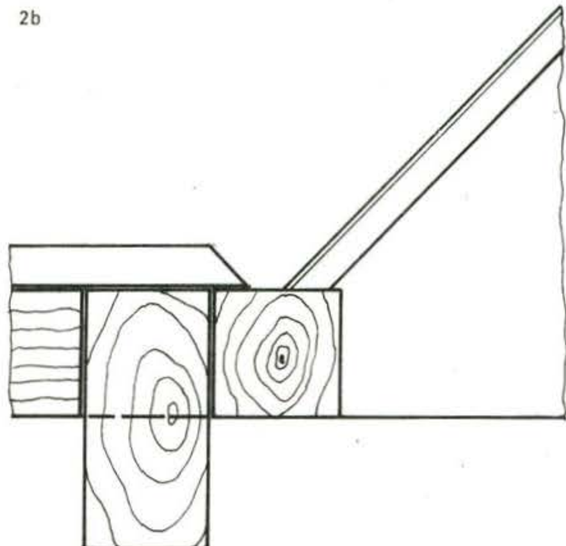
grün und rot, die ich in verdünntem Holzkaltleim mischte und ebenfalls wieder mit dem schon erwähnten feinen Tuschpinsel aufbrachte. In die Farbgebung müssen auch die Schienen einbezogen werden. Nur bei ständig befahrenen Gleisen werden die Schienenköpfe auf den Laufflächen blank. Bei Schutzweichen beispielsweise sind alle Schienenteile des Stumpfgleises angerostet. Es war angenehmer die Schienen außerhalb des Gleises vollständig zu färben, nach dem Trocknen einzuziehen und schließlich die Schienenköpfe von der Farbe zu säubern.



1 Querschnitt des Bahnkörpers in Modulbauweise. Durch die überstehenden und abgeschrägten Kanten lassen sich die verschiedenen Landschaftsteile anschließen. Das rechte Gleis wurde mit Überhöhung gezeichnet. Die Maße entsprechen dem Vorbild.

2a und b Ohne Mühe lassen sich an den Bahnkörper verschiedene Landschaftsteile anschließen. Damit kann das Gleis auf einem Damm oder in einem Einschnitt liegen. Weitere Formen, wie Stützmauern u. ä., sind ebenfalls möglich.





XXXVII. MOROP-Kongreß

23. bis 29. September 1990
Amsterdam/Niederlande

Der „Niederländische Verein von Eisenbahn- und Straßenbahnfreunden" (NVBS) ist Gastgeber des diesjährigen MOROP-Kongresses. Die Freunde des NVBS haben ein vielseitiges Rahmenprogramm vorbereitet. Sie bieten interessante Exkursionen zum Kennenlernen von Land und Leuten an, gestalten Dampfbahnromantik auf Regel- und Schmalspurbahnen, organisieren Besichtigungen von Museen und den Besuch der internationalen Modellbahnausstellung „Rail '90". Das detaillierte Veranstaltungsprogramm ist in der „MOROP-Inform" 3/1989 veröffentlicht und kann bei den Vorständen der Arbeitsgemeinschaften bzw. Bezirksvorständen eingesehen werden.
Erstmalig macht die Einführung der D-Mark die Teilnahme vieler unserer Mitglieder an diesem Kongreß möglich.

Für die Teilnehmer ergeben sich laut Ausschreibung des Veranstalters folgende Kosten:
– 6 Übernachtungen, Preis pro Nacht zwischen 35,– und 100,– NLG (Niederländische Gulden)
– Kongreßgebühr (obligatorisch) 170,– NLG
– Wochenkarte für alle öffentlichen Verkehrsmittel vom 22. bis 29. September 1990 (obligatorisch) 150,– NLG
24. September 1990 Besichtigung Amsterdamer Südring (NS) und der Schnellstraßenbahn Amstelveen (15,– NLG) oder
– Fahrt mit Museumsstraßenbahn durch Amsterdam (15,– NLG);
– Besuch der zentralen Verkehrsleitstellen NS/GVB (5,– NLG);
25. September 1990 – Exkursion altes und neues Land (50,– NLG);
26. September 1990 – Dampfbahnromantik (50,– NLG);
27. September 1990 – Große und kleine Projekte (45,– NLG);
28. September 1990 – MOROP-Expreß/Rail '90 (95,– NLG);
29. September 1990 – Festliches Abschlußessen (95,– NLG);
Hinweis: Die Kosten für die An- und Abreise kommen für jeden Teilnehmer noch hinzu. Die An- und Abreise erfolgt individuell.
Wechselkurs: Für einen niederländischen Gulden (NLG) bezahlt man z. Z. etwa 0,89 DM.
Interessenten (nur Mitglieder des DMV) wenden sich bitte zwecks Abforderung des Anmeldeformulars und des Programms **direkt** unter Angabe ihrer Mitgliedsnummer und der AG an das Generalsekretariat des DMV, Simon-Dach-Straße 10, Berlin, 1055.
Das Anmeldeformular ist ausgefüllt bis spätestens 31. Juli 1990 direkt zu senden an: MOROP 1990, Koningsweg 71, NL 4191 HB Geldermalsen, Niederlande.
Zum gleichen Termin muß die Überweisung in NLG bzw. DM auf das Konto 45.49.92.084 „MOROP-congres '90" der AMRO-Bank, Nienwegein, Niederlande erfolgen.
Neumann, Generalsekretär des DMV

vorbild-modell

3



4



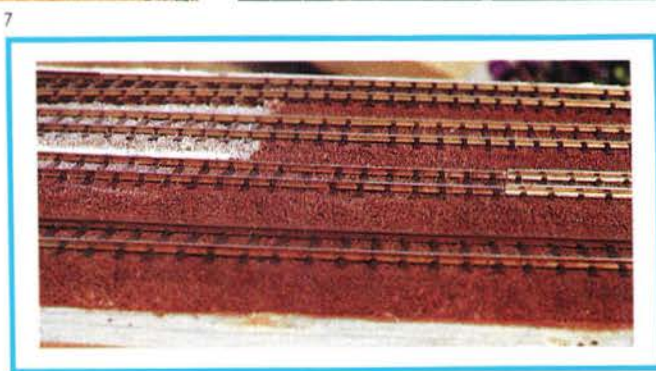
5



6



7



3 Auf der ehemaligen Brandenburgischen Städtebahn entstand dieses Foto. Es gibt einen Gleisabschnitt nach der Oberbauerneuerung wieder. Deutlich ist die helle Färbung des Schotters im Betonschwellengleis. Man beachte die Gestaltungselemente an der linken Bettungskante.
4 Im Bahnhof Caputh-Geltow (s. a. „me" 2/90, S. 17 bis 19) entstand das Bild eines bereits länger liegenden Gleises, das deutliche Spuren des Bremsstaubs trägt. Anregend für die Nachbildung im Modell, zeigen sich hier auch die Einrichtungen der mechanischen Sicherungstechnik.
5 Auch die Abenddämmerung vermag nicht die Besonderheit dieses Gleises im Schmalspurbahnhof Radebeul Ost zu verbergen. Sollten Sie ebensolche Stellen im Gleis haben, vergessen Sie nicht, auch eine solche Geschwindigkeitsbegrenzungstafel aufzustellen.
6 Ein H0-Modul „Bahnhofskopf" in einer frühen Phase des Baus. Beide links liegenden Gleise weisen als durchgehende Streckengleise Überhöhungen auf. Der Schotter wurde ausgesiebt und auch schon zu Vergleichszwecken eingefärbt.
7 Nochmals einen seitlichen Blick auf den im Bau befindlichen Bahnhofskopf. In das zweite Gleis wurden rechts „normale" H0-Schienenprofile zum Vergleich eingeschoben. Sehr deutlich ist auch das Verhältnis der Schottergröße zu den übrigen Dimensionen des Gleises. Ebenfalls zu sehen sind mehrere Schwellen ohne Kleineisen, die beim Bau übersehen wurden. Augenmerk sollte man auch auf die Farbgebung der Schienenprofile legen.
8 Zum Abschluß noch ein Vorbildfoto zum Thema Bahnhofskopf. Es zeigt die Ausfahrt des Bahnhofs Riesa nach Döbeln. Viele „Kleinigkeiten" beleben die Szene. Auch Farbunterschiede im Schotter einzelner Gleisabschnitte treten auf. Eben gerade diese Dinge schaffen die Vorbildatmosphäre, die man auf vielen Modellbahnanlagen vermißt.

Zeichnungen und Fotos: Verfasser

8



Der Reiseverkehr zwischen beiden deutschen Staaten hat in den zurückliegenden acht Monaten stark zugenommen. Im seit einigen Tagen gültigen Jahresfahrplan 1990/91 wurde dies weitestgehend berücksichtigt. Hier ein deutsch-deutscher Schnellzug bei Probstzella.

Foto: B. Sprang, Berlin

